



HISTORISCHE, KRITISCHE UND FINANZPOLITISCHE UNTERSUCHUNGEN ÜBER DIE BRIEFPOSTGEBÜHRENSÄTZE DES WELTPOSTVEREINS UND IHRE GRUNDLAGEN.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

VEREINIGTEN FRIEDRICHS-UNIVERSITÄT

HALLE-WITTENBERG

VORGELEGT VON

AUGUST STRAMM

OBER-POSTPRAKTIKANT

AUS MÜNSTER (WESTF.).

HALLE a. S.

HOFBUCHDRUCKEREI VON C. A. KAEMMERER & CO.

1909.

R e f e r e n t: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. **Conrad.**

Inhalt.

Quellenangabe.

Documents du congrès postal de Berne 1874.

„ „ „ „ „ Paris 1878.

„ de la conférence postale de Paris 1880.

„ du congrès postal de Lisbonne 1885.

„ „ „ „ „ Vienne 1891.

„ „ „ „ „ Washington 1897.

„ „ „ „ „ Rome 1906.

Union postale, Jahrgang 1875 bis 1908.

Statistique générale du service postal 1875 bis 1907.

Circulaires, 1875 bis 1908, herausgegeben vom Bureau international de l'union postale.

Rapports de gestion, 1875 bis 1908, herausgegeben vom Bureau international de l'union postale.

Protokolle der Pariser Konferenz von 1863.

Verwaltungs-, Rechenschafts- und Jahresberichte der Vereinspostverwaltungen seit 1875.

Amtsblatt des Reichs-Postamts, Berlin, seit 1868.

Archiv für Post und Telegraphie, Beihefte zum Amtsblatt des Reichspostamts, Berlin, seit 1868.

Deutsche Verkehrszeitung, Organ für Post- und Telegraphenwesen, Berlin, seit 1877.

Blätter für Post und Telegraphie, Berlin, seit 1905.

§ 1. Merkmale und Grundlagen des Vereinsportos.

Einheitlichkeit und Billigkeit sind die wesentlichen Merkmale für die Taxfestsetzung des Weltpostvereins; auf ihnen beruht seine Wirkung im Wirtschafts- und Verkehrsleben allgemein. Die aktuelle Bedeutung der beiden Merkmale ist jedoch unterschiedlich und nicht überall und immer dieselbe gewesen.

Während zur Zeit der Gründung des Vereins der Schaffung einheitlicher Taxgrundlagen und der Beseitigung der bestehenden Taxmannigfaltigkeit wegen der daraus entspringenden Verkehrshemmungen zunächst die höhere Bedeutung beizumessen war, ist im Laufe der Zeit die Billigkeit den wachsenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend — nicht im letzten Grunde aber auch deshalb, weil sie gegenüber der Einheitlichkeit das beweglichere und anpassungsfähigere Taxelement darstellt — mehr und mehr in den Vordergrund getreten. Ihre Bedeutung wird noch dadurch erhöht, dass jede neue Taxermässigung die dem Billigkeitsmoment eigene Wirkung verstärkt, d. h. immer weiteren Bevölkerungskreisen die Benutzung der Post im internationalen Verkehr ermöglicht und die Verkehrsfinanzpolitik der Vereinsstaaten darauf verweist, an Stelle einer fiskalischen Praxis durch Ausdehnung der postalischen Tätigkeit auf immer weitere Gebiete, durch Schaffung verkehrserleichternder Einrichtungen, durch möglichstes Entgegenkommen gegen sich bildende und entwicklungsfähige Verkehrsbedürfnisse eine sichere Finanzgrundlage für die Post zu gewinnen.

Die Vereinstaxe birgt also dasselbe Finanzproblem wie das nationale Hillsche Einheitsporto, dessen Übertragung auf

den internationalen Verkehr sie in Wirklichkeit ist. Die Lösung des Problems bietet hier jedoch weit grössere Schwierigkeiten, weil es sich nicht um die Regelung innerhalb eines durch die Gemeinsamkeit aller Interessen, sowohl der politischen, verkehrswirtschaftlichen als auch der finanziellen in sich abgeschlossenen Gebietes handelt, in dem also ein Ausfall im Ertrage der Post durch einen demselben Gemeinwesen zu Gute kommenden Vorteil in verkehrswirtschaftlicher Beziehung ausgeglichen wird, sondern weil lediglich der weltwirtschaftliche Interessenkreis in Betracht kommt, in dem die Notwendigkeit der Deckung des einzelstaatlichen Finanzbedarfs häufig der bestehenden wirtschaftlichen Interessensolidarität entgegenwirkt und die Staaten aus reinen Finanzbudgetgründen nicht imstande sind, den wirtschaftlichen Interessen soweit Rechnung zu tragen, wie dieses die ihnen grade innewohnende Entwicklungstendenz erfordert oder doch wünschenswert erscheinen lässt.

Die Hillsche Taxreform hatte aber erwiesen, dass selbst Staaten mit grosser Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs bei Vereinheitlichung und Ermässigung der Taxen mit einem Finanzausfall zu rechnen haben, es sei denn, dass die Herabminderung sich in sehr mässigen Grenzen hält oder die Vereinheitlichung erst nach und nach erfolgt.

Das beste Beispiel für die günstige Wirkung einer derartigen allmählichen Taxvereinheitlichung hatte Holland gegeben.

Bis zum Jahre 1849 stieg daselbst gemäss der kgl. Verordnung vom 18. Januar 1818 das Porto des einfachen 16 g schweren Briefes nach der Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort in Stufen von 6, 12, 20, 35, 50 und 70 Meilen mit Sätzen von 10 bis 35 Cents; über 70 Meilen wurden für je fernere 20 Meilen 5 Cents, für jede das einfache Gewicht übersteigenden 8 g ein halber Portosatz mehr erhoben. Als man im Jahre 1849 nach dem Vorgange Englands zu dem Hillschen Taxsystem übergehen

wollte, hielt man wegen der Höhe des Finanzausfalles eine geringere Ermässigung für geboten und setzte durch Gesetz vom 12. April 1850 das Briefporto

bis 30 km	auf	5	Cents,
darüber bis 100 „	„	10	„
über 100 „	„	15	„

und als Gewichtsstufen 15, 30, 50, 100, 250 g und weiter um je 150 g steigend fest.

Diese Sätze wurden im Dezember 1854 weiter ermässigt, indem man die 3. Zone mit der Taxe von 15 Cents beseitigte und nur 2 Zonen (bis 30 km 5 Cents, darüber 10 Cents) unter Normierung der Gewichtssätze auf 15, 50, 100, 500 und je 250 g beibehielt.

Die Reformen hatten den Erfolg, dass Holland nicht nur keine finanzielle Einbusse erlitt, sondern dass sich der Überschuss, der im Jahre 1849 noch 871 430,92 Fl. betrug, im Jahre 1867 auf 1 136 916,11 Fl. erhöht hatte, obgleich infolge der Vermehrung der Postanstalten (1850: 94 Postämter, 253 Briefsammelstellen, 1860: 123 Postämter, 516 Agenturen) und sonstiger zahlreicher Dienstverbesserungen die Ausgaben im Jahre 1867 um mehr als 200 % gegen das Jahr 1849 gestiegen waren.

Hiermit hatte Holland bewiesen, dass sich durch eine allmähliche Modifizierung der Taxen ein günstiges finanzielles Ergebnis erzielen liess, während dies bei plötzlichen Überstürzungen mindestens sehr zweifelhaft ist.

Die Schwierigkeiten für die Übertragung dieser Erfahrungen auf den internationalen Verkehr lagen aber darin, dass die Taxen der einzelnen Länder in der Höhe wesentlich voneinander abwichen und sich so nur schwer ein richtiger Mittelsatz finden liess, der eine erhebliche Mehrbeeinträchtigung des einen oder anderen Landes vermied und dabei doch den Ansprüchen des Verkehrs auf Billigkeit ausreichend gerecht wurde. Zudem stellte auch eine allmähliche oder periodische Vereinheitlichung der Vereinstaxen das angestrebte

Ziel, das Einheitsporto, leicht überhaupt in Frage, da der Verein seiner staatsrechtlichen Natur nach eine Gewalt über die vertragsmässige Durchführung von Fristmassnahmen nicht besitzen und lediglich eine freie Vereinigung gleichberechtigter souveräner Glieder zur Ordnung und Förderung gemeinsamer Angelegenheiten darstellen konnte.

Ein weiteres Moment, welches bei den Inlandstaxen nicht in Frage gekommen war, aber die Widerstände gegen das internationale Einheitsporto um so mehr verschärfen musste, als in ihm die eigentliche und letzte Ursache der Verschiedenheit und der Höhe der Taxen lag, stellten die Transitgebühren dar, d. h. diejenigen Vergütungen, welche die Staaten für die Gewährung und Ausführung des Transits von den durch ihr Gebiet im Durchgang beförderten Sendungen beanspruchten.

Während die Gewährung des Transits (Transitfreiheit) mehr eine staatsrechtliche Frage der Oberhoheit über ein bestimmtes Gebiet ist, stellt die Ausführung des Transits, da die Beförderung der Sendungen fremder Staaten durch das eigene Gebiet von Grenze zu Grenze mit eigenen Transportmitteln und u. U. mit Inanspruchnahme des eigenen Postpersonals geschieht, vorwiegend eine Kostenfrage dar. An sich war es daher durchaus gerechtfertigt, wenn die Staaten für die im Interesse anderer Länder geschehenen Leistungen eine entsprechende Entschädigung forderten; auch liess sich von dem Standpunkt aus, dass im allgemeinen der zur Kostendeckung erforderliche Betrag als die unterste Grenze der zu erhebenden Gebühr festzuhalten ist, nichts dagegen einwenden, dass die zu zahlenden Transitkosten von dem Aufgabeland in die Taxberechnung mit einbezogen wurden.

Eine derartige spezielle Kostenberechnung machte aber eine Einheitstaxe unmöglich; diese konnte sich vielmehr nur auf eine generelle Berechnung stützen und forderte als Grundlage den Ausschluss jeden unterschiedlichen Einflusses der Transitvergütungen auf die Taxfestsetzung, woraus sich

als letzte Folgerung, wie es von Stephan geschehen ist, die Forderung der Unentgeltlichkeit des Transits überhaupt herleiten liess.

§ 2. Die Festsetzungen in Bern.

Für die Überwindung dieser Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Einheitsportos entgegenstellten, gab es keinen anderen Weg, als den, auf dem eine dauernde Verständigung, sei sie politischer oder wirtschaftlicher Art, zwischen Nationen überhaupt nur möglich ist, nämlich die strenge Durchführung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit der Leistungen.

Aber grade auf dem Gebiete des Transits konnte von einer mehr oder weniger allgemeinen Gegenseitigkeit der Leistungen nicht die Rede sein, weil für den Umfang des von einem Lande zu leistenden Transits einmal seine geographische Lage massgebend bleibt, auf Grund deren es die Transitstrasse in grader Linie zwischen zwei oder mehreren Staaten mit starkem Verkehrsaustausch darstellt (Deutschland zwischen Frankreich und Russland, zwischen den Nordischen Staaten und Mittel- und Südeuropa), sodann aber auch der Stand der Ausbildung und die Eigenart seiner Verkehrsmittel für seine Fähigkeit zur Transitleistung von ausschlaggebender Bedeutung ist (Frankreich, England und Deutschland als Vermittler des Schiffsverkehrs mit überseeischen Ländern; Deutschland als geeignetes Transitland wegen seines ausgebildeten zentral-europäischen Eisenbahnnetzes; desgleichen Belgien als Hauptdurchgangsland von Mittel- und Osteuropa nach England und Übersee).

Während so eine grössere Zahl von Staaten in geringerem Masse für Transitleistungen in Betracht kommt, fällt die Hauptlast des Transits, insbesondere diejenige des kostspieligeren Seetransits, anderen wenigen Staaten zu.

Die Durchführung der Unentgeltlichkeit des Transits wäre also eine finanzielle Schädigung dieser Haupttransit-

staaten zum Vorteil der übrigen Länder gewesen und konnte dem Gegenseitigkeitsprinzip nicht gerecht werden. Eine annehmbare und gerechte Grundlage für ein einheitliches Porto liess sich vielmehr nur dadurch schaffen, dass unter Berücksichtigung der tatsächlich erwachsenden Kosten die Transitvergütungen allgemein soweit herabgesetzt wurden, dass sie einen Einfluss auf die Taxfestsetzung nicht mehr ausüben konnten und somit ein Hindernis für die Durchführung eines einheitlichen mässigen Portosatzes nicht mehr bildeten.

Der Masstab für den Anteil, der von den Transitkosten hiernach auf die einzelne Sendung zu berechnen war, lieferte das durch die Erfahrung gefundene Gesetz, nach dem das Durchschnittsgewicht eines Briefes etwa 10 g betrug, ein Kilogramm daher durchschnittlich 100 Briefe enthielt und somit die Transitvergütung für den einzelnen Brief annähernd sich auf soviel Centimen belief als Franken für das Kilogramm gezahlt werden mussten.

Ausser den tatsächlichen Kosten war aber bei der erstmaligen Regelung auch die Höhe der bestehenden Sätze zu berücksichtigen, da sich nach dem grösseren oder geringeren Grade der eintretenden Ermässigung der finanzielle Ausfall berechnete, mit dem die Haupttransitstaaten gegenüber den bestehenden Zuständen zu rechnen hatten.

Erschwerend musste hierbei wirken, dass sich grade der Transitdienst in den verschiedenen Staaten (hauptsächlich in Frankreich und England) zu einer finanziellen Ausbeutungsquelle herausgebildet hatte, indem zu Gunsten der eigenen Staatskasse unverhältnismässig hohe Gebühren im Vergleich zu den tatsächlich entstehenden Kosten beansprucht wurden. So musste z. B. für einen durch Frankreich transitierenden Brief, obwohl dessen Annahme, Expedition und Bestellung vom Auslande besorgt wurde, mindestens das interne französische Porto, in manchen Fällen erheblich mehr entrichtet werden. Erst der zwischen Deutschland und Frankreich am 14. Februar 1872 abgeschlossene Postvertrag hatte wenigstens

für den Verkehr dieser beiden Länder eine gerechtere Grundlage geschaffen, indem für das Mehrgewicht der Postsendungen, die eine Verwaltung im Transit durch das Gebiet der anderen führt, eine Entschädigung von 6 Franken für das Kilogramm Briefe und 1 Frank für das Kilogramm Drucksachen festgesetzt und ausserdem vereinbart wurde, dass auch diese Entschädigung wegfallen solle, wenn die Differenz des Mehrgewichtes weniger als 100 Kilogramm betrüge. Im Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland war hierdurch die Unentgeltlichkeit des Transits tatsächlich angebahnt worden.

Demnach waren dort, wo sowohl die Kosten als auch die zur Erhebung gelangenden Vergütungssätze die niedrigsten waren, zunächst die besten Vorbedingungen für die Verwirklichung des Einheitsportos gegeben.

Hinsichtlich dieser beiden Punkte aber lassen sich die vor Gründung des Vereins bestehenden Transitvergütungen in zwei Gruppen trennen, je nachdem vorwiegend oder ausschliesslich Landtransit oder Seetransit in Betracht kommt; die Sätze der ersteren standen in der Durchschnittshöhe bedeutend hinter denjenigen der letzteren Gruppe zurück. Während z. B. die Vergütungssätze in der ersten Gruppe zwischen 5 Cts. für einfache Briefe (15 g) und 1 Ct. für 50 g Drucksachen pp. bis zu 25 bezw. 5 Cts. für dieselben Versendungsgegenstände schwankten, betrugen die Unterschiede in der zweiten Gruppe zwischen 16 (Deutschland nach Ostasien) bis zu 630 Cts. für je 15 g Briefgewicht (englische Dampfer nach Ostindien).

Als eine besondere Gruppe unter den Seegebühren lassen sich allenfalls noch diejenigen Vergütungen abtrennen, die für den Transit zwischen England und Nordamerika sowie im Levanteverkehr (zwischen Italien, Griechenland, Kleinasien und Ägypten) erhoben wurden und deren Sätze in der Durchschnittshöhe mehr den Land- als den Seegebühren nahe kamen; die Höhe der Sätze schwankte zwischen $12^1/_2$ und 20 Cts. für 15 g Briefgewicht.

Diese Einteilung ergibt zugleich hinsichtlich des Giltigkeitsbereichs der einzelnen Vergütungssätze bestimmte Verkehrsgruppen, die sich als

1. die kontinentale (im engsten Sinne zunächst europäische),
2. die transnordatlantische und levantinische, und
3. die überseeische Verkehrsgruppe bezeichnen lassen.

Die Unterschiede zwischen diesen drei Gruppen in der Höhe der Vergütungssätze kam um so mehr für die erstmalige Regelung in Betracht, als man es für erforderlich hielt, entsprechend der angestrebten Einheitlichkeit des Portos auch einheitliche allgemeingiltige Transitsätze durchzuführen. Die Anregung hierzu ging vorwiegend von Stephan aus, der in richtiger Würdigung des Gegenseitigkeitsprinzips für die Lebensfähigkeit und den Bestand des Vereins seine dem Berner Kongress unterbreiteten Vorschläge zwar durchweg auf der Gegenseitigkeit der Leistungen zu begründen suchte (zu vergl. Documents du Congrès du Berne p. 23), andererseits aber auch grade bei dem Vorschlag der Unentgeltlichkeit des Transits kein Hehl daraus machte, dass er in anbetracht der grundlegenden Bedeutung, die er dieser beimass, an die Opferwilligkeit aller Staaten appelliere (zu vergl. insbesondere Stephans Rede im deutschen Reichstage 1892). Hierbei blieb er auch, nachdem sich die Unentgeltlichkeit als vorläufig undurchführbar erwiesen hatte und trat demgemäss energisch für einheitliche Vergütungssätze in jeder Gruppe ein, die also auch wieder den unterschiedlichen Kostenverhältnissen innerhalb der Gruppe keine Rechnung trugen.

Derartige Einheitssätze liessen sich natürlich auch dort wieder am ehesten vereinbaren, wo die bestehenden Sätze am niedrigsten und gleichmässigsten waren, wie es am meisten in der ersten Verkehrsgruppe zutraf. Es ergab sich daher von selbst, dass in dieser Gruppe zuerst ein befriedigendes Resultat mit den Sätzen von 2 Franken (2 Cts. für je 10 g) für das Kilogramm Briefe und von 25 Cts. für

das Kilogramm Geschäftspapiere, Warenproben und Drucksachen pp. erzielt wurde.

Selbst die Verdoppelung dieser Sätze, die in Anbetracht der höheren Kosten bei einer Transitleistung von mehr als 750 km auf dem Gebiete ein und derselben Verwaltung zugestanden wurde (also 4 Cts. für je 10 g), konnte die Festsetzung eines mässigen Einheitsportos nicht gefährden.

Mit dieser Verdoppelung war allerdings die höchste Grenze erreicht, die eine angemessene Berücksichtigung des Billigkeitsmomentes bei einheitlicher Taxfestsetzung noch möglich machte. Sofern daher innerhalb der ersten Gruppe höhere Kosten zu berücksichtigen blieben, war es sicherlich ratsamer, die in Betracht kommenden Strecken von den Vereinssätzen auszuschliessen, als durch ihre Aufnahme die Transitvergütung allgemein und damit auch die Höhe des Portos heraufzuschrauben. Demgemäss wurden von der Teilnahme am Verein ausgeschlossen in Europa

die sogenannte indische Überlandpost, die jeden Freitag Abend von London über Calais, Paris, Mâcon, Mont Cenis, Turin, Bologna, Brindisi nach Bombay, Ceylon und Calcutta, jeden zweiten Freitag als grosse Überlandpost (Indian and Australian Mail) weiter nach Ostasien und Australien geht und wegen der Einstellung besonderer Expresszüge mit hohen Kosten verknüpft ist; sodann

in Nordamerika

die Bahnverbindung zwischen New-York und San Franzisko.

Als Einheitsporto auf dieser Grundlage kamen zwei Taxarten in Betracht, die sich als die generelle und die spezielle unterscheiden lassen. Bei der ersteren gilt ein Einheitssatz zwischen allen Orten des Vereins ohne Unterschied der Nationalität mit ganz geringen in den Verschiedenheiten der Landeswährungen begründeten Abweichungen, während bei der speziellen Taxe die Einheitlich-

keit nur in bestimmten Grenzen gewahrt ist, innerhalb deren die Taxfestsetzung jedem Lande überlassen ist. Beide Systeme hatte Stephan in Erwägung gezogen.

In seiner im Jahre 1868 im Postamtsblatt des Norddeutschen Bundes veröffentlichten Denkschrift, in der er zum ersten Mal die Grundsätze für die Bildung eines alle zivilisierten Nationen umfassenden Postvereins niederlegte, hatte Stephan ein generelles Einheitsporto von 20 Cts. für den einfachen Brief bis zum Gewicht von 15 g, wenn frankiert, und von 40 Cts., wenn unfrankiert, vorgesehen, demgegenüber aber in dem Vertragsentwurf, den er dem Berner Kongress vorlegte, die Festsetzung des Portos in das Belieben der einzelnen Verwaltungen gestellt mit der Massgabe, dass über den Betrag von 40 Cts. für den einfachen frankierten Brief und von 80 Cts. für den einfachen unfrankierten Brief nicht hinausgegangen werden durfte. Augenscheinlich hatte er die im Laufe der Abhandlung näher erörterten Schwierigkeiten, die sich der Durchführung der allgemeinen Einheit entgegenstellten, erkannt, und darum, wie es ja überhaupt seine Art war, überall da, wo er seine Pläne nicht ganz verwirklichen konnte, durch Gewährung von Konzessionen wenigstens die Grundlage für die allmähliche Weiterentwicklung zu sichern, nachgegeben.

Der Berner Kongress nahm jedoch den Gedanken des allgemeinen Einheitsportos wieder auf und stellte dieses als das durch den Verein anzustrebende Ziel hin.

Die Worte des Präsidenten des Kongresses von Bern in der letzten Sitzung am 9. Oktober 1874 bringen dies klar zum Ausdruck:

„Aux innombrables tarifs qui le compliquent et qui l'entravent, elle („L'Union“) substitue, pour tous les échanges internationaux, une taxe unique, qui deviendra uniforme le jour là où, sous la pression de l'opinion publique et des besoins de la circulation les Gouvernements des divers États introduiront l'unité des monnaies.“

Der Verwirklichung dieses Ziels gelten denn auch vorwiegend die Verhandlungen auf den Weltpostkongressen und Konferenzen, die nach dem Berner Vertrag alle 3 Jahre, nach den Festsetzungen von Paris alle 5 Jahre zusammentreten sollten, in Wirklichkeit aber stattgefunden haben

in Bern	vom 15. September	bis	9. Oktober 1874,
„ Bern	„ 17. Januar	„	27. Januar 1876 (Postkonferenz),
„ Paris	„ 2. Mai	„	4. Juni 1878,
„ Lissabon	„ 4. Februar	„	21. März 1885,
„ Wien	„ 20. Mai	„	4. Juli 1891,
„ Washington	„ 5. Mai	„	15. Juni 1897,
„ Rom	„ 7. April	„	26. Mai 1906.

Erwähnt sei hier noch, dass die Bestimmungen des Vereinsvertrages sich nur auf Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere erstrecken. Für sonstige Sendungen sind zum Hauptvertrage besondere Abkommen getroffen worden.

Die Taxe selbst wurde innerhalb der ersten Gruppe durch Artikel 3 und 4 des Berner Vertrages als „Normalporto“ auf 25 Cts. für je 15 g bei frankierten Briefen, auf $12^1/_2$ Cts. für Postkarten und auf 7 Cts. für je 50 g bei Drucksachen und Warenproben festgesetzt.

Dieselben Taxen liessen sich aber für die zweite Verkehrsgruppe nicht allgemeinverbindlich festlegen, weil hier infolge der höheren Kosten auch höhere Transitvergütungssätze vereinbart worden waren, die bei einer Seebeförderung über 300 Meilen 6 Fr. 50 Cts. für das Kilogramm Briefe und 50 Cts. für das Kilogramm anderer Sendungen betrugen.

Diesen Vergütungen konnte ein Einfluss auf die Höhe der Taxfestsetzung nicht mehr abgesprochen werden, zumal die weitaus meisten Staaten ausser dieser Vergütung auch noch andere Transitkosten für die Sendungen nach Amerika, der Levante pp. zu tragen hatten. (Z. B. Italien für den Transit der Sendungen nach Nordamerika an Frankreich und England oder an die Schweiz und Deutschland, Deutschland

u. U. an Belgien, die nordischen Staaten an Deutschland oder England.)

Für Sendungen der zweiten Gruppe, die der höheren Seetransitgebühr unterlagen, wurde daher die Erhebung eines Zuschlagportos bis zur Höhe von $12^1/_2$ Cts. für jede Briefsendung gestattet.

Mit diesen Festsetzungen des Berner Kongresses war man, ohne es zu beabsichtigen, auf denselben Weg der allmähligen Vereinheitlichung geraten, der sich auch bei Durchführung des nationalen Einheitsportos bewährt hatte, indem man gruppenweise einen Zonentarif schuf, der zwar weniger auf den Entfernungen, als auf den Unterschieden in den Transitkosten basierte.

Dieser Weg war auch der einzige, der den Übergang von hohen zu mässigen Sätzen unmerklicher und leichter machte und daher erst recht für die Regelung der Gebührenverhältnisse in der dritten Gruppe in Betracht kam. Die Einbeziehung dieser Gruppe in den Verein war durch das Vereinsziel, das Welteinheitsporto, von selbst gegeben. Vorläufig hatte man indessen bei der ersten Zusammenkunft 1874 in Bern von einer Regelung der Verhältnisse dieser Gruppe wegen der ausserordentlichen Höhe der Vergütungssätze und Gebühren abgesehen, zumal die Haupttransitstaaten, die hier den Verkehr fast ausschliesslich vermittelten (England und Frankreich), gegen die Herabsetzung der Transitvergütungen geltend machten, dass sie aussergewöhnliche Kosten für die Unterhaltung der Postlinien aufzuwenden hätten, da die den Dampfergesellschaften zufliessenden Einnahmen aus dem Post-, Personen- und Güterverkehr zur Unterhaltung von Schiffsverbindungen, welche den an Postdampferlinien zu stellenden Anforderungen hinsichtlich der Regelmässigkeit und Schnelligkeit entsprächen, nicht ausreichten und die Gesellschaften daher subventioniert werden müssten. Sofern man die Linien als im Interesse der Post allein oder vorwiegend unterhalten ansah, konnte diesen Einwänden auch

eine Berechtigung nicht abgesprochen werden. So zahlte z. B. im Jahre 1874 die englische Postverwaltung für die Beförderung der überseeischen Posten allein $17^3/_4$ Millionen Mark, von denen nur $7^1/_4$ Millionen durch die Einnahmen aus dem Seeporto aufkamen. Auch von der Subvention von rund $7^1/_2$ Millionen Mark, die England der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company jährlich für die Unterhaltung der Verbindung zwischen England, Ostindien und China gewährte, wurden nur 2 Millionen durch die Einnahmen aus dem Seeporto gedeckt. Hierbei stand den Transitkosten, in Höhe von 16 Fr. 50 Cts. für jedes Kilogramm Briefe, die England ausserdem für die Beförderung der Post mittels Expresszuges Calais—Brindisi an Frankreich zu zahlen hatte, eine Einnahme überhaupt nicht gegenüber.

Demgegenüber machte aber Stephan auf der Berner Konferenz (17. bis 27. Januar 1876), die auf Betreiben Britisch Ostindiens einberufen wurde, das als erstes Land der dritten Verkehrsgruppe dem Verein neben den französischen Kolonien beitreten wollte, geltend, dass nach dem von Rowland Hill bereits 1862 geführten Nachweise das Seeporto von der Höhe der an die Dampfschiffslinien zu zahlenden Staatssubventionen unmöglich abhängig gemacht werden dürfe und letztere nicht als im alleinigen Interesse der Postverwaltung geschehen anzusehen seien. Dieser Auffassung schloss sich auch Frankreich an und trat demgemäss entschieden für die Herbeiführung eines einheitlichen mässigen Satzes ein, als welchen es für die gesamte dritte Verkehrsgruppe die Vergütung von $6^1/_2$ Fr. für 1 kg Briefe und von 1 Fr. für Drucksachen vorschlug.

Zweifellos würde die Annahme dieses Vorschlages die Durchführung des Einheitsportos wesentlich gefördert haben; aber gerade der hohe finanzielle Ausfall, den er augenblicklich für die Haupttransitstaaten zur Folge haben musste, machte ihn unannehmbar. Deutschland erachtete darum den Weg einer allmählihhen Vereinheitlichuug für richtiger und hielt an dem Prinzip des Zonentarifs fest, indem es die Ein-

teilung der sämtlichen dem Verein zur Zeit nicht angehörigen Länder behufs ihrer späteren Aufnahme in den Verein in 4 Klassen beantragte, innerhalb derer für die Seebeförderung zwischen den zugehörigen Ländern $6^1/_2$, 25, 40 und 60 Franken für jedes Kilogramm Briefe und $^1/_2$, 1 und 2 Franken für jedes Kilogramm Drucksachen, Warenproben pp. erhoben werden sollten. Auf das Vorgehen Frankreichs hin machte Deutschland dann den Vermittelungsvorschlag, einen Einheitssatz von 25 Fr. für Briefe und 1 Fr. für Drucksachen pp. einzuführen. Dieser gelangte zur Annahme.

Die Taxe wurde auf das Doppelte des Normalvereinssatzes festgelegt.

§ 3. Die Kongresse in Paris, Lissabon und Wien.

Hiermit war in jeder der drei Gruppen eine sichere Grundlage für das Einheitsporto geschaffen; durchgeführt war es aber noch in keiner Gruppe.

Die Annahme des „Normalvereinsportos" war ebenso wie die Erhebung der Zuschlaggebühr für die zweite Gruppe in das Belieben der Vertragsstaaten gestellt. Im übrigen blieb es jedem Lande vorbehalten, einen höheren oder niederen Portosatz innerhalb der Grenzen von 20 bis 32 Cts. bei Briefen und von 5 bis 7 Cts. bei Drucksachen pp. zu erheben mit der Massgabe, dass für den unfrankierten Brief das Doppelte wie für den frankierten Brief erhoben werden musste.

In Wirklichkeit war also trotz der Aufstellung des „Normalvereinssatzes" nicht das generelle, sondern das spezielle Einheitsporto zur Annahme gelangt, was das Kongressprotokoll allerdings lediglich als eine Übergangsmassregel mit Rücksicht auf die in den vertragsschliessenden Ländern herrschenden Münzverschiedenheiten angesehen wissen will. Hiergegen lässt aber die Erscheinung, dass grade in den Staaten, die vor der Vereinsgründung die höchsten Taxen gehabt hatten, auch jetzt wieder die Höchstsätze eingeführt

wurden (z. B. Frankreich, Italien) die Vermutung zu, dass andere Gründe zum Mindesten hierbei mitgesprochen haben. Dieses geben auch an anderer Stelle die Ausführungen des Protokolls selbst zu, wo es sich darum handelt, den Bestrebungen, einen ähnlichen Spielraum wie bei den Portosätzen auch bei den Transitvergütungen zu schaffen, entgegenzutreten:

„Cette taxe de 20 à 32 centimes n'a pas été fixée uniquement par suite de la divernité des systèmes monétaires, mais aussi pour satisfaire à toute autre convenance des Etats intéressés.“

(D. d. C. d. Berne p. 48.)

Diese versteckten Beweggründe können lediglich aus den Unterschieden hergeleitet werden, die selbst innerhalb der Gruppen in der Höhe der Taxen bestanden und deren ausnahmslose gleichförmige Zurückführung auf den Normalsatz den einzelnen Staaten je nach der Höhe der zu reduzierenden Taxen ungleiche finanzielle Opfer bei dem Eintritt in den Verein zugemutet hätte.

Die Herbeiführung möglichster Gleichmässigkeit der finanziellen Opfer war aber im Anfang um so mehr geboten, als grade diese zur Erzielung der Einigkeit am meisten beitragen konnte, worauf ja zunächst alles ankam.

Wie bedeutend die Unterschiede in der Taxhöhe selbst innerhalb der Gruppen vor der Vereinsgründung waren, geht daraus hervor, dass bei Zugrundelegung der als Normalsatz angenommenen Vereinstaxe gleich 1, der Unterschied in den Taxen zwischen Deutschland und Russland $1^1/_2$, zwischen Österreich und Portugal via Italien sowie zwischen Belgien und Portugal schon 2 bis 3 betrug und bei den Sätzen zwischen Frankreich und den übrigen Ländern vielfach noch bedeutend höher war.

Ähnliche Verschiedenheiten hatten zwar auch bei den Transitvergütungen vorgelegen; doch wurde die Einigung hier verhältnismässig leichter, weil als Haupttransitstaaten nur wenige Länder in Betracht kamen und bei den übrigen

infolge der Herabminderung der Vergütungen dem Ausfall an Einnahmen eine Verminderung der Ausgaben gegenüberstand. Im einzelnen hatte sich die Taxfestsetzung nach dem Berner Kongress wie folgt gestaltet:

Der Normalportosatz mit ganz geringen Abweichungen war in Belgien, Deutschland, Grossbritannien, Luxemburg, Montenegro, den Niederlanden, Österreich-Ungarn, Rumänien, Spanien, Schweiz und den Vereinigten Staaten von Nordamerika angenommen worden. Taxen, die ihm ungefähr nahe kamen, aber mit Rücksicht auf die verschiedenen Münzwährungen kleine Unterschiede aufwiesen, waren eingeführt in

Dänemark, Schweden und Norwegen mit 20 Oere bzw. 6 Schilling = 27,7 Cts., in

Portugal mit 50 Reis = 27,9 Cts.

Dagegen war in Frankreich, Italien und Griechenland der Höchstbetrag der allgemeinen Vereinstaxe nahezu, in Russland vollständig zur Einführung gelangt.

In Russland hatte dieses hauptsächlich darin seinen Grund, dass bis Ende Januar 1876 daselbst die Taxe im inneren Verkehr höher gewesen war, als die normierte Vereinstaxe und somit am 1. Juli 1876 (dem Tage des Inkrafttretens des Vertrages) sowohl im inneren wie im Vereinsverkehr eine erhebliche Taxermässigung eintrat. Russland hatte also tatsächlich mit diesem Zeitpunkt eine einzige Taxe, die sowohl für den Inlands- wie für den Auslandsverkehr (Vereinsverkehr) galt.

Unter den Normalsatz war nur Serbien mit einem Porto von 20 Centimen herabgegangen.

In der zweiten Gruppe erhoben Italien und Norwegen ein Zuschlagporto von 10 Centesimi = 11 Cts. bzw. von 2 Skilling = 9,2 Cts. Frankreich brachte für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 1. Januar 1876 ab ein Zuschlagporto von 10 Cts. zur Anwendung.

Die Postverwaltung von Egypten, die sich (wie Nordamerika) bei der Normierung ihrer Portosätze insofern in

einer besonderen Lage befand, als ihre gesamte Korrespondenz nach den Vereinsländern über 300 Seemeilen zur See befördert werden musste, begriff das Seeporto gleich in den Vereinssatz mit ein, sodass es also ebenso wie Russland nach dem gesamten Vereinslande eine Einheitstaxe hatte, die $1^1/_2$ Piaster = 37,5 Cts. (25 Cts. Vereinstaxe und $12^1/_2$ Cts. Zuschlag) betrug.

Die grösste Vereinheitlichung und zugleich Verbilligung war bei den Postkarten erzielt worden, deren Taxen bis dahin fast allgemein diejenigen der einfachen Briefe gewesen, durch Artikel 3 des Berner Vertrages jedoch auf die Hälfte dieses Satzes unter entsprechender Abrundung der Bruchteile festgelegt worden waren. Die Verbilligung wurde noch dadurch bedeutender, dass überall, wo eine derartige Abrundung der Bruchteile nötig war, diese nicht nach oben, sondern nach unten erfolgte, wie z. B. Belgien, Niederland, Rumänien, Schweiz, Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika die Taxe auf 10 Cts. bezw. einen entsprechenden Betrag festlegten (in Egypten und Portugal waren noch keine Postkarten eingeführt).

Für Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere (Spielraum zwischen 7 und 11 Cts. für je 50 g) hatten Belgien, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Niederland, Schweiz und Serbien den Mindestsatz von 5 Cts. angenommen. In den übrigen Staaten waren die Sätze zum Teil mit Rücksicht auf die Münzwährungen, zum Teil aber auch aus anderen Gründen verschieden normiert worden. Die Taxe betrug für je 50 g in

Deutschland	6,25	Cts.
Italien	7	„
Österreich-Ungarn	7,5	„
Montenegro	7,5	„
Russland	8	„
Dänemark	8,3	„
Schweden	8,3	„
Portugal	8,4	„

Grossbritannien	10 Cts.
Rumänien	10 „
Spanien	10 „
Vereinigte Staaten von Nordamerika	10 „
Egypten (einschl. d. Zuschlagportos f. d. Seebeförderung)	$12^1/_2$ „

Von der Befugnis zur Erhebung einer Zuschlaggebühr in der zweiten Gruppe (bis zum Meistbetrage von $3^1/_2$ Cts.) machten nur Frankreich, Italien und Egypten Gebrauch.

Wie prägnant diese Festsetzungen in ihrer Gesamtheit dem System des speziellen Einheitsportos entsprechen, erweist allein die Tatsache, dass für dieselbe Beförderungsstrecke zwischen zwei Ländern auf dem Hinwege ein anderes Porto erhoben wurde, wie auf dem Rückwege, oder dass für dieselbe Beförderungsstrecke von dem einen Lande ein unverhältnismässig höheres Porto in Ansatz kam wie von dem anderen. So kostete z. B. ein einfacher frankierter Brief aus Belgrad nach New-York 20 Cts., aus Rom nach New-York dagegen 40 Cts., obwohl für die erstere Sendung mehr Transit zu zahlen war wie für die letztere.

Immerhin lässt sich aber in den Festsetzungen das Vorherrschen eines einheitlichen auf den Normalvereinssatz gerichteten Zuges nicht verkennen, der eine Gewähr dafür bot, dass das spezielle System doch nur eine Vorstufe für das generelle bilden würde.

Wie gering allerdings die Hoffnung hierauf war, lassen die Ausführungen in dem offiziellen Organ des Vereins „L'union Postale“ Nr. 3 vom Dezember 1875 erkennen:

„Es fragt sich, ob diese Anomalie (das „Kautschukporto“) in Zukunft wenigstens soweit beseitigt wird, als das mit der Verschiedenheit des Münzsystems vereinbar ist. Wir halten solches für sehr wahrscheinlich, glauben aber, dass der betreffende Zeitpunkt noch in weiter Ferne liegt. Es soll damit nicht gesagt sein, dass die Sache zur Zeit und nach den Bestimmungen des Berner Vertrages überhaupt nicht möglich wäre, aber nach Lage der Verhältnisse dürfte

in nächster Zeit auf eine Übereinstimmung der in dieser Hinsicht bestehenden Ansichten schwerlich zu rechnen sein."

Der glänzende Erfolg aber, den die Neueinrichtungen des Vereins sowohl in wirtschaftlicher wie in posttechnischer Hinsicht schon bei ihrer ersten Einführung überall zeigten, half den Einigungsbestrebungen kräftig nach und ermöglichte bereits auf dem nächsten Kongress in Paris 1878, den Grundsatz des generellen Einheitsportos wesentlich strenger durchzuführen und die Taxe innerhalb der ersten Gruppe auf 25 Cts. für den einfachen frankierten Brief unter Beibehaltung der bisherigen Gewichtsstufe von 15 g und auf 10 Cts. für die Postkarte festzulegen. Jedem Lande wurde nur noch erlaubt, die Sätze in seiner Währung nach Massgabe der in der Ausführungs-Übereinkunft gegebenen Bestimmungen abzurunden. Für Drucksachen, Zeitungen, Warenproben und Geschäftspapiere wurde unter Normierung des Meistgewichts für Drucksachen auf 2 kg eine Gebühr von 5 Cts. für je 50 g festgesetzt mit der Massgabe, dass für Geschäftspapiere mindestens 25 Cts. und für Warenproben mindestens 10 Cts. erhoben werden sollten.

Auch gelang es, in den beiden anderen Verkehrsgruppen die Durchführung des Normalsatzes als allgemeines Einheitsporto weiter anzubahnen, indem die Transitsätze von $6^1/_2$ Fr. auf 5 Fr. und von 25 Fr. auf 15 Fr. ermässigt wurden. Das Zuschlagporto für die zweite Gruppe wurde auf 10 Cts. herabgesetzt und der Zwang zur Erhebung des doppelten Satzes in der dritten Gruppe beseitigt. Die Berechtigung zur Erhebung des Zuschlags blieb aber aufrecht erhalten, um den überseeischen Ländern — namentlich den Staaten Mittel- und Südamerikas — zu ermöglichen, dem Verein beizutreten, ohne ihre wenig entwickelten Staatsfinanzen zu gefährden.

Der Kongress von Lissabon beseitigte dann den Zuschlag in der zweiten Gruppe vollständig. Der gleiche Versuch für die dritte Gruppe misslang jedoch in Wien, weil eine Reihe dem Verein noch nicht angehöriger Staaten (vor

allem die englischen australischen Kolonien) ihren Beitritt von der Beibehaltung der Transitvergütungen in der bisherigen Höhe abhängig machten und eine Anzahl südamerikanischer Länder energisch für die Beibehaltung des Zuschlags eintraten.

§ 4. Der Kongress in Washington.

In verhältnismässig kurzer Zeit und in rascher Folge war so der Verein dem Ziel des allgemeinen Welteinheitsportos näher gekommen, das in den beiden ersten Gruppen vollständig und in der dritten Gruppe wenigstens von einer Reihe von Staaten durchgeführt war. Deutschland brachte seit 1892 selbst für Nichtvereinsländer nur die Vereinstaxe zur Anwendung, sodass es nicht nur ein einheitliches Vereinsporto, sondern überhaupt von dem genannten Zeitpunkt ab ein Welteinheitsporto hatte, soweit nicht die innere Taxe in Geltung war.

Diese rasche Entwicklung berechtigte zu der Hoffnung, dass auf dem nächsten Kongresse in Washington, wenn auch nicht das vollständige Ziel, d. h. die allgemeine Taxeinheit auf der Grundlage der Unentgeltlichkeit des Transits, so doch eine weitere wesentliche Annäherung daran erreicht werden würde. Diese Erwartung war um so berechtigter, als dem Washingtoner Kongress s. Z. in Wien die möglichst endgültige Regelung der Transitgebührenfrage zugewiesen worden war (D. d. c. p. d. Vienne p. 386, 697 ff.).

Die eingeführten Transitvergütungen hatte Stephan, wie bereits oben angedeutet ist und wie der Wortlaut seiner auf dem Berner Kongress abgegebenen Erklärung sowie mehrere andere Stellen des Kongressprotokolls deutlich zeigen (D. d. c. d. Berne p. 47), lediglich als eine Übergangsmassregel betrachtet, durch welche die Haupttransitstaaten vor plötzlichen allzu merklichen Ausfällen bewahrt bleiben sollten. Welche weiteren Absichten Stephan gerade mit Einführung einheitlicher Vergütungssätze verfolgte, lässt sich bei dem Fehlen authentischer Nachrichten hierüber nicht beurteilen. Jedenfalls war aber ein mässiger einheitlicher Vergütungssatz

mehr wie alle theoretischen Überzeugungsversuche geeignet, die Vereinsländer mit dem Gedanken an die Unentgeltlichkeit allmählich vertraut zu machen, weil er die in den lokalen Verhältnissen und den Entfernungen liegenden Kostenunterschiede unberücksichtigt liess. Überall, wo daher in der Masse der Sendungen ein Ausgleichsmoment nur irgend vorlag, brachte er dieses in den zu vergütenden Summen sicherlich zum Ausdruck; er verwischte selbst grössere Ungleichheiten, da bei der geringen Höhe der Vergütungssätze es schon ganz bedeutender Massenunterschiede bedurfte, um beachtenswerte Differenzen zwischen Einnahmen und Zahlungen aus dem Transitverkehr erscheinen zu lassen. Für eine praktische Demonstration der Gegenseitigkeit der Leistungen zwecks Herbeiführung der Unentgeltlichkeit des Transits war der Einheitssatz daher ausserordentlich brauchbar.

Diese Beweiskraft des mässigen Einheitssatzes benutzte denn auch Deutschland, um in Washington der Unentgeltlichkeit des Landtransits einen wesentlichen Schritt näher zu kommen. Es hatte in seinen Vorschlägen die Einnahmen und Ausgaben der Vereinsstaaten aus dem Jahre 1890 (dem letzten Jahre, aus dem endgültige Ergebnisse vorlagen, da die Resultate der Statistik von Mai 1896 noch nicht abgeschlossen waren) zusammengestellt und auf die verhältnismässig geringen Unterschiede in den Einnahmen und Ausgaben hingewiesen.

Nach diesen Zusammenstellungen hatten von 104 Ländern (die dem Verein angehörenden Kolonien für je ein besonderes Land gezählt) nur 16 Staaten wirkliche Reineinnahmen, die zudem bei zwei Staaten (Tunis und St. Christophe) unter 1000 Fr. und bei weiteren drei (Antillen, Peru, Ungarn) unter 10000 Fr. blieben. Ebenso betrugen die Ausgaben nach Abzug der Einnahmen bei 69 Staaten weniger als 10000 Fr., überstiegen nur bei 7 Staaten den Betrag von 50000 Fr. (Deutschland, Argentinien, Canada, Grossbritannien, Norwegen, Russland, Schweden) und erreichten allein bei 4 (Argentinien, Grossbritannien, Russland, Nor-

wegen) 100000 Fr. und bei Grossbritannien die Höhe von 3 Millionen Franken.

Hiermit war bis zu einem gewissen Grade die Berechtigung der Unentgeltlichkeit des Transits erwiesen, da Differenzen bis zu 10000 Fr. für ein Budget grösserer Staaten nicht ins Gewicht fallen konnten. Mit Rücksicht hierauf schlug denn auch Deutschland vor, von jedem Überschuss aus der Transiteinnahme nur den nach Abzug von 25 %, mindestens jedoch 50000 Fr., übrig bleibenden Betrag als zahlbar anzuerkennen und diese Beträge den Staaten, deren Ausgaben mehr als 10000 Fr. betrugen, aufzulegen. Es hätten sodann nur 9 Staaten (Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Italien, Niederlande, Portugal und Serbien) noch etwas zu erhalten und nur 20 Staaten Zahlungen zu leisten gehabt.

Diese Vorschläge, deren Annahme einen Sprung in der Entwicklung des Vereins bedeutet hätte, drangen jedoch nicht durch, weil man es für zweckmässiger hielt, auf dem bereits eingeschlagenen und als gangbar erkannten Wege der allmählichen Herabsetzung der Vergütungen zu bleiben. Hierin ging man dann aber so weit, dass man sich nicht auf den Beschluss einer einmaligen Ermässigung beschränkte, sondern in bestimmten Zeiträumen eintretende Herabsetzungen vorsah, durch die das allmähliche gänzliche Verschwinden der Vergütungen also tatsächlich angebahnt wurde.

Das Ergebnis im einzelnen war folgendes:

Die Sätze von 5 Fr. bezw. 50 Cts. sollten fernerhin für alle Seebeförderungen über 300 Seemeilen zwischen europäischen Ländern zwischen Europa und den afrikanischen und den asiatischen Hafenplätzen des Mittelländischen sowie Schwarzen Meeres oder zwischen diesen Plätzen untereinander, ferner zwischen Europa und Nordamerika und endlich im gesamten Bereiche des Vereins zwischen Hafenplätzen ein und desselben Staates wie auch zwischen den durch ein und dieselbe Dampferlinie verbundenen Hafenplätzen zweier Staaten gelten, sofern die Seebeförderung nicht mehr als 1500 Seemeilen betrug,

2. die Landtransitgebühren und die Seetransitgebühr von 15 Fr. sollten allmählich ermässigt werden, und zwar

die Landtransitgebühr mit der Seetransitgebühr für Beförderungen bis zu 300 Seemeilen während der beiden ersten Jahre des Inkraftseins der Washingtoner Beschlüsse 1899 und 1900 um 5 %, während der beiden folgenden Jahre (1901 und 1902) um 10 %, und während des Zeitraums über 4 Jahre hinaus (von 1903 ab) um 15 %,

die Seetransitgebühr von 15 Fr. während der beiden ersten Jahre auf 14 Fr., während der beiden folgenden auf 12 Fr. und während des Zeitraumes über 4 Jahre hinaus auf 10 Fr.

Erweitert und beschleunigt wurde die Herabsetzung der Vergütungen noch dadurch, dass die regelmässigen Ermittelungen über die Transitmassen, die nach dem Berner Kongress halbjährlich, nach den Festsetzungen in Paris alle zwei und nach denjenigen in Lissabon alle drei Jahre stattfinden sollten, vollständig aufgehoben und fernerhin nur noch zugelassen wurden, wenn sich durch den Beitritt neuer Länder die Transitbedingungen wesentlich veränderten oder im Briefverkehr wichtige, wenigstens sechs Monate umfassende Verschiebungen eintraten. Im übrigen sollte die letzte Statistik vom Mai 1896 für die Abrechnung über die Transitvergütungen sowohl für den Seetransit als auch für den Landtransit bis zum nächsten Kongresse massgebend bleiben.

Endlich wurde die Unentgeltlichkeit des Transits für eine grosse Zahl von Staaten sogar zur Wirklichkeit durch die Bestimmung, dass die Länder, bei denen nach der Statistik vom Mai 1896 die Einnahmen und Ausgaben aus dem Landtransit zusammen den Betrag von 5000 Fr. jährlich nicht überstiegen und die Ausgaben höher als die Einnahmen waren, von der Zahlung befreit sein und die hiernach sich ergebenden Ausfälle von den Bruttoeinnahmen der übrigen Länder in Abzug gebracht werden sollten. Nicht weniger als 80 Verwaltungen kamen im Jahre 1900 infolgedessen

für die Abrechnungen über die Transitgebühren nicht mehr in Betracht.

Die Einführung dieser Kompensationszahl war ersichtlich ein Ergebnis des deutschen Vorschlages, wonach unbeträchtliche Leistungen nicht mehr berücksichtigt werden sollten. Der Zweck der Einrichtung sollte nach dem Vereinsprotokoll lediglich die Vereinfachung des Abrechnungswesens sein. In Wirklichkeit barg aber die Bestimmung noch eine weit beachtenswertere Wirkung, die auf dem Gebiete des Gegenseitigkeitsprinzips, also dem Grundprinzip des Vereins überhaupt, gelegen war:

Bei der Abwägung von Leistungen handelt es sich immer um einen finanziellen Ausgleich von Kosten. Es ist daher vollkommen gleichgiltig, ob ein Land mehr Briefe oder Briefposten im Transit befördert als ein anderes oder auch mehr als es Transit für seine Sendungen von anderen überhaupt beansprucht; von Wichtigkeit ist nur, ob es für diesen Transit mehr Kosten aufzuwenden hat, als den anderen Staaten für die Beförderung seiner Sendungen entstehen. Schon die einfache Tatsache aber, dass in einem Bahnpostwagen, der 30 Transitbeutel befördert, meist auch 50 und mehr Beutel Beförderung erhalten können, ohne dass der Transitverwaltung Mehrkosten entstehen, liefert den Beweis, dass mit der Zunahme des Umfanges der Korrespondenz nicht auch die Transitkosten in gleichem Verhältnisse steigen. Dieses ist sogar um so weniger der Fall, als zur Bewältigung des Transits die für den inneren Verkehr bestehenden Einrichtungen mitbenutzt werden und somit nur dann besondere Kosten erwachsen, wenn sich der Transitverkehr mit den für den Inlandsverkehr vorgesehenen Kräften und Beförderungsmitteln nicht noch bewältigen lässt. Dieser Kulminationspunkt wird aber um so mehr hinausgeschoben sein, je grösser der Inlandsverkehr ist, je zahlreicher also das Personal und die im Interesse des eigenen Landes erforderlichen Verkehrsmittel sind und je geringer dementsprechend der Prozentsatz der Mehrleistungen ist, der

von dem Transit auf die einzelne Arbeitskraft und die einzelne Beförderung entfällt. Daher wird auch bei den grössten Staaten ein bedeutend höherer Prozentsatz in die kostenlose Zone fallen, als dies bei kleineren der Fall sein kann.

Hiernach ist an die Transitleistungen verkehrsreicherer Staaten ein anderer Masstab anzulegen als bei verkehrsschwächeren Ländern, wenn man dem Gegenseitigkeitsprinzip gerecht werden will.

In der Gebührenfestsetzung lässt sich diese Unterschiedlichkeit aber nicht berücksichtigen, sofern nicht wieder für jede einzelne Leistung eine besondere Gebühr normiert wird. Einfacher ist ein Ausgleich durch die Festlegung einer Leistungsgrenze zu erreichen, innerhalb deren eine Abrechnung über Schuld und Forderung nicht mehr stattfinden darf. Diese ausgleichende Wirkung hatte aber die in Washington eingeführte Kompensationszahl, sodass die durch sie erreichte Unentgeltlichkeit des Transits tatsächlich auf einem Ausgleich von Kosten beruhte.

Leider ist diese Wirkung der Kompensationszahl nicht genügend beachtet und durch die Neufestsetzungen in Rom wesentlich abgeschwächt worden, was bei der Stärke, mit der sich das Gegenseitigkeitsprinzip grade auf diesem Kongress geltend machte, anderenfalls sicherlich nicht geschehen wäre.

§ 5. Der Kongress in Rom.

Auf der Grundlage dieser Neufestsetzungen im Transit konnte die Durchführung des Welteinheitsportos in kurzer Zeit erhofft werden. Irgend welche Bestimmungen über den Fortfall der Zuschlagstaxen brachte der Verein zwar nicht. Ihrer Beseitigung standen aber prinzipielle Schwierigkeiten nicht mehr entgegen; es wurde auch nur noch ein Zuschlag von den Süd- und Mittelamerikanischen Staaten einschl. Westindien, von Japan, Siam, dem Kongostaat und einigen Portugiesischen Kolonien sowie in Europa von Dänemark

für Briefsendungen nach überseeischen Ländern, die der höheren Transitgebühr unterlagen, erhoben.

Über diesen bisherigen Bestrebungen nach Einheit war indessen das zweite Merkmal der Vereinstaxe, die Billigkeit, zu kurz gekommen.

Der auf dem Berner Kongress vorgesehene und in Paris als Vereinsporto angenommene Satz von 25 Cents für das Briefgewicht von 15 g war bisher unverändert geblieben. Nur die Taxe für Postkarten und Warenproben hatte inzwischen auf dem Pariser Kongress eine Ermässigung von $12^1/_2$ und 7 Cts. auf 10 und 5 Cts. (für je 50 g) erfahren.

Dass aber die Verbilligung nur eine einmalige und dann für alle Zeiten ausreichende sein sollte, entsprach weder den Motiven des Einheitsportos noch dem Wesen des Vereins, dessen erster und ursprünglicher Zweck die Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs war. Dieser Aufgabe konnte er nur gerecht werden, wenn er in der Normierung seiner Portosätze sich den wechselnden und, wie die Verkehrsentwicklung zeigt, stets steigenden Verkehrsbedürfnissen anpasste.

Nach einer überall beobachteten Erscheinung ist aber mit dem Anwachsen des Verkehrs auch stets die Forderung und das Bedürfnis nach Verbilligung dringender geworden. Die Ursache dieser Erscheinung mag in einer Verbindung des Verkehrskostengesetzes, nach dem die Kosten nicht in gleichem Umfange wie die Verkehrsmassen steigen, mit dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit, bei möglichst geringem Aufwand möglichst grosse Werte zu schaffen, insofern zu suchen sein, als dieses Prinzip sich ganz besonders bei den Kosten durchzusetzen sucht, vermittels derer nicht unmittelbar Werte oder Werterhöhungen geschaffen werden, sondern die mehr dazu dienen, deren Schaffung zu ermöglichen oder zu vermitteln. Hierzu rechnen die Kosten für den Nachrichtenverkehr. Je notwendiger sie für die Wertschaffung oder zu erzielende Werterhöhung sind, um so lästiger werden sie zweifellos als verteuernd empfunden und um so mehr

wird das Bestreben der auf den Nachrichtenverkehr angewiesenen Wirtschaftskreise dahin gehen, sie zu verbilligen, zumal das oben angeführte Kostengesetz allgemein bekannt ist und bei steigendem Verkehr der Forderung nach billigeren Taxen gleichsam eine innere Berechtigung gibt.

Dieser Forderung konnte der Verein jedoch nicht Rechnung tragen, solange er die Verwirklichung der Einheit des Portos als das notwendigere und nutzbringendere Ziel für das Verkehrsleben ansah; denn jede Ermässigung, die ja immer eine neue Finanzfrage war, musste die Erreichung dieses Ziels verzögern und weiter hinausschieben.

Das Drängen der Handels- und Wirtschaftskreise suchte man bis dahin durch kleine Zugeständnisse zu beschwichtigen, indem man z. B. in Wien die Grössenmasse der Drucksachen von 20, 10 und 25 cm auf 30, 20 und 10 cm bezw. 30 und 15 cm bei Rollen erweiterte, in Washington das Höchstgewicht der Warenproben von 250 auf 350 g erhöhte und das Porto für unfrankierte Postkarten auf die Hälfte der Taxe ermässigte.

Im übrigen aber blieb es den einzelnen Vereinsstaaten selbst überlassen, in den dringlichsten Fällen Abhilfe zu schaffen. Das Recht hierzu war ihnen ausdrücklich im Vertrage gewahrt, der sie ermächtigte, zur weiteren Erleichterung des Verkehrs besondere Verträge unter sich bestehen zu lassen und neu zu schliessen sowie engere Vereine zu erhalten und neu zu gründen.

Derartige Sondervereinbarungen, durch die im Verkehr zwischen einzelnen Staaten ein billigeres Porto, meist die Inlandstaxe, zur Anwendung kam, waren bereits bei der Gründung des Vereins vorhanden gewesen. Abgesehen von dem Deutsch-Österreichischen Postverein, der in dem gesamten Gebiete der ihm angehörigen Staaten die Inlandstaxe festgesetzt hatte, betrafen diese Verträge meist nur den Verkehr zwischen zwei benachbarten Staaten, der sich innerhalb eines bestimmt umschriebenen Grenzgebietes (meist 30 km) abspielte.

Durch solche engeren Taxvereinigungen im Grenzverkehr waren verbunden Deutschland mit Russland, Belgien, Holland und der Schweiz, Belgien mit Frankreich und Holland, Italien mit Österreich und der Schweiz, Rumänien mit Österreich und Russland; Taxverbilligungen galten für ganze Länder zwischen Schweden, Dänemark und Norwegen, zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein, zwischen Luxemburg, Deutschland und Österreich-Ungarn.

Schon bald nach der Gründung des Vereins aber bildeten sich weitere Vereinigungen nach dem Vorbilde des Deutsch-Österreichischen Vereins in Amerika, wo 1875 zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Canada und dann weiter 1887 zwischen ersteren und Mexiko Verträge abgeschlossen wurden, nach denen das Vereinsporto von 5 Cts. auf 2 Cts. für einfache Briefe herabgesetzt wurde.

In ähnlicher Weise vereinigten sich am 1. Januar 1898 die Kap-Kolonie, Natal, Südafrikanische Republik und Oranje-Freistaat zu dem „Südafrikanischen Postverein“, der in Bezug auf den wechselseitigen Postverkehr ein ungeteiltes Postgebiet darstellen sollte. Die Taxe betrug 1 Penny für Briefe, $^1/_2$ Penny für Postkarten und für jedes Zeitungsexemplar bis zum Gewicht von 4 Unzen sowie 1 Penny für dasselbe Gewicht anderer Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben. Vom 6. September 1898 ab trat auch die Portugiesische Kolonie Laurenço Marques und im Jahre 1904 Mozambique diesem Vereine bei.

Recht eigentliche Bedeutung aber erlangte die erwähnte Vertragsbestimmung erst, als die Portoermässigungen nicht mehr auf den Verkehr örtlich benachbarter Gebiete beschränkt blieben, sondern auch auf den überseeischen Verkehr übergriffen.

Vom 1. Januar 1891 ab wurde das Briefporto zwischen Grossbritannien und Indien bezw. den Kolonien in Asien und Australien von 4, 5 und 6 Pence auf $2^1/_2$ Pence ermässigt. Eine weitere Ermässigung trat am 24. Dezember 1898 mit der Einführung des Pennyportos im Verkehr

zwischen Grossbritannien und den nachstehend aufgeführten britischen Besitzungen sowie im gegenseitigen Verkehr dieser Besitzungen untereinander ein:

Aden, Antigua, Ascension, Bahama-Inseln, Barbados, Bermuda-Inseln, Britisch Centralafrika, Britisch Guyana, Britisch Honduras, Britisch Indien, Canada, Ceylon, Cypern, Dominica, Falklands-Inseln, Fidji-Inseln, Gambia, Gibraltar, Goldküste, Granada, Hong-Kong, Lahore, Lagos, verbündete Malayische Staaten (Negri Sembilan, Pahang, Perak und Selangor), Montserrat, Natal, Newfundland, Nevis, Nigerküste-Schutzherrschaft, St. Christophe, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent, Sarawak, Seychellen, Sierra Leone, Straits Settlements, Tobago, Trinidad, Turko-Inseln, Uganda und Virginische Inseln.

Gleichzeitig wurde das Pennyporto ausgedehnt auf die in geschlossenen Briefposten ausgetauschten Briefe zwischen dem Vereinigten Königreich und Ihrer M. Schiffen in fremden Gewässern sowie auf solche Briefe, welche an Bord von britischen Schiffen auf offener See aufgegeben und nach einem der vorbezeichneten Länder gerichtet waren. Vom 1. April 1905 ab fand es auch Geltung für den Verkehr aus England nach dem Australischen Bundesgebiet (mit Einschluss von Britisch Neu Guinea, Lord Howe und Norfolk-Inseln). Für Briefe in der umgekehrten Richtung brachte die australische Bundesregierung jedoch ihre eigene Inlandstaxe (2 d für $^1/_2$ Unze) in Anwendung.

Deutschland folgte dem Beispiele Englands und setzte vom 1. Mai 1899 ab für den Briefverkehr mit seinen Schutzgebieten (Deutsch Neu-Guinea, Deutsch-Ostafrika, Kamerun, Kiautschau, Marschall-Inseln und Togo-Gebiet) seinen inländischen Tarif in Kraft. Dieselben Portosätze galten für den Verkehr in der Richtung von den Schutzgebieten nach Deutschland, zwischen den Schutzgebieten und den Kriegsschiffen in fremden Gewässern.

Wenn es sich hier auch um den Verkehr zwischen Gebieten handelte, die durch politische Interessen eng verbunden waren, so zeigte die Durchführung des Inlandsportos doch, dass für eine Portoermässigung, sofern durch sie wichtige Interessen gefördert werden sollten, die Transportkosten keine Rolle mehr spielen konnten und dass demnach einer Portoermässigung auch dort, wo lediglich wirtschaftliche Interessen sie erforderten, keine stichhaltigen Bedenken mehr entgegenstanden. Bereits vom 1. Januar 1891 ab war Ceylon derartigen Erwägungen gefolgt und hatte für die Korrespondenz nach dem gesamten Auslande, gleichgiltig, ob es dem Verein angehörte oder nicht und soweit nicht noch billigere Taxen für den Nachbarverkehr mit Vorderindien bestanden, die Taxen auf

15 Cts. für $^1/_2$ Unze Briefgewicht,
5 „ „ Postkarten sowie Zeitungen bis zum Gewicht von 4 Unzen,
10 „ „ Drucksachen und Warenproben bis zum Gewicht von 2 Unzen,
10 „ „ Geschäftspapiere bis zum Gewicht von 4 Unzen und 5 Cts. für jede weiteren 2 Unzen ermässigt.

Es war daher selbstverständlich, dass auf dem nächsten Kongress in Rom die Frage der Portoermässigung in den Vordergrund treten musste, zumal die Agitation dafür in den Parlaments- und Handelskreisen ausserordentlich stark geworden war.

Bereits der damalige deutsche Staatssekretär des Reichspostamts von Podbielski hatte in seinem Referat, welches er am 28. April 1898 im Reichstag über den Washingtoner Kongress gab, diesem Druck der öffentlichen Forderung Rechnung getragen und eine Verbilligung des Vereinsportos in Aussicht gestellt:

„Durch die Umgestaltung der Transitsätze auf dem Washingtoner Kongress wird ferner der Boden vorbereitet für eine Revision der Vereinsportosätze, ein wesentliches

Moment, welches zweifellos den zukünftigen Weltpostkongress beschäftigen wird."

In Frage kam nur, auf welche Art diese Ermässigung am besten ins Werk gesetzt wurde, ohne die Finanzen der Vereinsstaaten empfindlich zu schädigen. Eine günstige Lösung glaubte hier Deutschland gefunden zu haben, indem es an den bereits auf den Lissaboner und Wiener Kongressen gebrachten Vorschlägen festhielt, an Stelle einer Taxermässigung eine Gewichtserhöhung von 15 auf 20 g eintreten zu lassen. Es begründete seinen Vorschlag damit, dass das auf dem Berner Kongress angenommene Normalgewicht des einfachen Briefes von 15 g sich inzwischen verschoben habe und grade im Auslandsverkehr ein ungewöhnlich hoher Prozentsatz das einfache Gewicht überschreite. Im inneren Verkehr sowie im Verkehr untereinander und mit der Schweiz hatten Deutschland, Österreich-Ungarn, Bosnien-Herzogowina und Lichtenberg das Normalgewicht von 20 g seit 1. April 1900 bereits angenommen.

Diesem Vorschlage wurde aber besonders von den Ländern, in denen das Dezimalgewichtssystem noch nicht durchgeführt war (England, ausserdem auch Frankreich und Italien), entgegengetreten. Es liess sich auch nicht leugnen, dass die Abstufung von 20 g sich weniger gut dem Unzengewicht anpasste, als die auf dem Berner Kongress als Mittelgewicht zwischen den verschiedenen Gewichtsstufen (Zollloth = $16^2/_3$ g, $^1/_2$ Unze = $14^1/_6$ g) angenommene Progression von 15 g.

Es standen sich daher auf dem Kongresse von Rom schon bei den Kommissionsverhandlungen zwei Parteien gegenüber, von denen die eine die Gewichtsstufe von 15 auf 20 g erhöhen wollte, während die andere unter Beibehaltung der Gewichtsstufe von 15 g das Porto für jeden Gewichtssatz herabzusetzen geneigt war. Für die letztere Art der Ermässigung trat vor allem England und Japan ein. Besonders weitgehend war hierbei der englische Vorschlag, der das Briefporto für die ersten 15 g auf 20 Cts., für jede

weiteren 15 g auf 10 Cts. (der Hälfte des von Japan vorgeschlagenen Satzes) festlegen wollte. Es begründete diesen Vorschlag damit, dass das Porto für Briefe, die nur um ein Geringes das Gewicht von 15 g überschritten, zu hoch sei und es ausserdem nicht gerechtfertigt wäre, das Porto gleichmässig mit dem Gewicht steigen zu lassen, da der Unterschied des Gewichts bei der Bearbeitung einer Briefsendung keine grosse Rolle spiele.

Die Kommission entschied sich mit geringer Mehrheit für die Erhöhung des Briefgewichtssatzes auf 20 g und beschloss zugleich, dass für den Fall der Ablehnung des 20 g Gewichts durch den Kongress die Ermässigung des Portos für die über das einfache Briefgewicht hinausgehenden Portosätze von 25 Cts. auf 10 Cts. für je 15 g vorgeschlagen werden sollte. Ein noch weiter gehender Antrag Neuseelands auf Einführung des Portos von 10 Cts. für je 15 g wurde in der Kommission mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Im Plenum gelangte das 20 g Gewicht mit einer Stimme Mehrheit zur Annahme. Der Antrag Bulgariens, das Briefporto auf 20 Cts. für je 20 g festzusetzen, wurde aber abgelehnt. Dagegen fand der Vorschlag Englands, wonach der Satz von 25 Cts. zwar für die ersten 20 g beibehalten, für die folgenden Gewichtsstufen aber auf 15 Cts. ermässigt werden sollte, Annahme.

Das Resultat des Kongresses von Rom war demnach die Erhöhung des Briefgewichts von 15 auf 20 g und die Ermässigung des Briefportos für die den einfachen Gewichtssatz überschreitenden Briefe von 25 auf 15 Cts.

Gerade die vorhandene Erkenntnis von der Notwendigkeit einer Portoermässigung konnte nun erwarten lassen, dass die Transitgebührenfrage diesmal als unwesentlich in den Hintergrund treten und die Vergütungen, wenn nicht überhaupt gänzlich in Wegfall gebracht, so doch auf dem absterbenden Ast belassen würden.

Wie gering aber die Hoffnung hierauf schon mehrere Jahre vor dem Kongresse war, zeigen die nachstehend angezogenen Ausführungen in dem offiziellen Organ der Deutschen Reichspost, „die Deutsche Verkehrszeitung“ (Nr. 36 vom 2. September 1904):

„Angesichts der schwierigen finanziellen Lage, in der sich viele Länder befinden, würde man den beteiligten Verwaltungen zurzeit eine Verzichtleistung auf die ihnen bisher zugeflossenen Einnahmen für die Beförderung fremder Posten nur dann zumuten können, wenn daraus für die Allgemeinheit ein Nutzen sich ergäbe, wenn also das Porto für die Briefsendungen herabgesetzt werden könnte. Das ist aber wiederholt von berufener Seite ausgesprochen worden, dass die Transitgebühren in dem Budget des Weltpostvereins keine so erhebliche Rolle spielen, dass ihr Wegfall eine weitere Herabsetzung des schon äusserst billigen Weltportos zur Folge haben müsste. Andererseits ist es erklärlich, dass Länder, die Jahre hindurch erhebliche Zahlungen für den Transit haben leisten müssen, und denen infolge Schaffung neuer Verkehrswege Transitleistungen in erheblichem Maasse zufallen, auf die ihnen daraus erwachsenen Einnahmen nicht gern verzichten wollen, zumal ihnen nicht selten besondere Ausgaben für den Transit der fremden Briefposten erwachsen. In dieser Erkenntnis ist denn auch diesmal von keiner Seite ein hierauf bezüglicher Vorschlag gemacht worden.“

Auf dem Kongress in Rom zeigte sich denn auch die Mehrzahl der Haupttransitstaaten nicht geneigt, auf ihre Einnahmen aus dem Landtransit zu verzichten; sie vertraten vielmehr sogar den Standpunkt, dass die Vergütungen den Leistungen der Verwaltungen genauer als bisher angepasst werden müssten und verlangten die Wiedereinführung von Transitstatistiken, da die Ermittelungen von 1896, die den Sätzen des Washingtoner Kongresses zu Grunde lagen, den Verhältnissen nicht mehr gerecht würden.

Es wurden daher, nachdem der englische Vorschlag, eine Zählung alle drei Jahre vorzunehmen, infolge des Widerstandes Deutschlands fallen gelassen worden war, wieder Ermittelungen eingeführt, die alle sechs Jahre angestellt werden sollten, wobei der russischen und japanischen Postverwaltung das besondere Recht eingeräumt blieb, die Erhebung über die auf der sibirischen und der japanischen Eisenbahn in der Mandschurei beförderten Briefsendungen in kürzeren Zeiträumen (alle drei Jahre) vorzunehmen, da sich der Umfang des Briefverkehrs auf diesen Bahnen noch nicht übersehen liess. Vereinfacht wurden die Transitstatistiken gegen die früheren nur insofern, als bei dem geschlossenen Transit nicht mehr das Reingewicht der Sendungen, sondern lediglich das Rohgewicht des Briefkartenschlusses festgestellt zu werden braucht, wobei für den Verpackungsstoff und die nicht transitpflichtigen Sendungen (Postanweisungen, Antwortteile der Postkarten mit Antwort, portofreie Sendungen pp.) 10 v. H. abgezogen werden dürfen. Im weiteren wurden die in offenem Transit zwischen zwei nicht benachbarten Postverwaltungen ausgetauschten Briefsendungen nicht mehr getrennt nach Bestimmungsländern gewogen, sondern es wurde eine Vergütung für jede einzelne Sendung nach einem festen Satze ohne Rücksicht auf das Bestimmungsland und das Gewicht vorgesehen, die 6 Cts. für jeden Brief und $2^1/_2$ Cts. für jede sonstige Sendung beträgt. England hatte sogar eine Vergütung von 10 Cts. für jeden Brief und von 5 Cts. für jede sonstige Sendung vorgeschlagen.

Diese Wiedereinführung der Statistik bedeutete mit einem Schlage eine beträchtliche Erhöhung der zu zahlenden Vergütungen, da bei der bisherigen Berechnung der Zahlungen nach dem Verkehrsstande des Jahres 1896 die auf die einzelne Sendung entfallende Vergütung stetig in dem Masse, in dem der Verkehr anwuchs, geringer geworden war. Verstärkt wurde dieses fiskalische Moment noch dadurch, dass man, wie erwähnt, auch den Umfang der

Zahlungskompensierungen beschränkt und lediglich beibehalten hatte, dass Schuldbeträge aus den jährlichen Abrechnungen bis zur Höhe von 1000 M. nicht beglichen zu werden brauchten.

Wollte man daher nicht die Errungenschaften des Washingtoner Kongresses vollständig aufgeben, so musste zum mindesten eine Ermässigung der Transitgebühren angestrebt werden. Dieser Notwendigkeit verschloss man sich auch nicht und legte die Sätze für den geschlossenen Transit

bis 3000 km auf 1,50 Fr. für das Kilogramm Briefe und Postkarten und
auf 20 Cts. für das Kilogramm anderer Gegenstände,
über 3000 bis 6000 km auf den doppelten,
„ 6000 „ 9000 „ „ „ dreifachen,
„ 9000 km „ „ vierfachen Betrag

fest.

Als Vergütungssätze für den Seetransit wurden angenommen

bis 300 Seemeilen 1,50 Fr. bezw. 20 Cts. (dagegen nichts, wenn die Verwaltung bereits Landtransit bezog),

über 300 Seemeilen 4 Fr. oder 50 Cts. zwischen europäischen Ländern, im Mittelländischen und Schwarzen Meer und zwischen Europa und Nordamerika; sodann überall zwischen zwei Hafenplätzen desselben Staates und zwischen den durch dieselbe Dampferlinie verbundenen Häfen zweier Staaten, wenn die Beförderung nicht über 1500 Seemeilen beträgt; endlich 8 Fr. oder 1 Fr. in allen sonstigen Fällen.

Eine wesentliche Neuerung wiesen diese Festsetzungen insofern auf, als nunmehr auch bei den Landtransitgebühren die Unterschiede in den Streckenkosten Berücksichtigung gefunden hatten, wie dieses bei den Seegebühren bereits früher der Fall war. Die Abstufung der Landtransitsätze geschah zur Hauptsache deshalb, um die Zahl der aussergewöhnlichen

Verbindungen (Artikel 4 und 5 des Weltpostvertrages), für welche die Transitsätze der freien Vereinbarung zwischen den beteiligten Verwaltungen unterlagen, nicht ungewöhnlich vermehren zu müssen, wie dies nach der Zahl der vorliegenden Anträge auf Einreihung von Postverbindungen in die Ausnahmen anderenfalls erforderlich gewesen wäre.

In Washington hatte man bereits zu den Verbindungen, auf welche die Vereinssätze nicht zur Anwendung kamen, noch die Eisenbahnverbindung, mittels deren die Beförderung der Briefposten zwischen Colon und Panama stattfand, hinzufügen müssen. Als Transitvergütung wurde auf dieser nur 47 englische Meilen (75 km) langen Strecke 2 Fr. 52 Cts. für das Kilogramm Briefe und 92 Cts. für das Kilogramm anderer Gegenstände beansprucht, was durch die aufgewandten hohen Baukosten, die auch für den Personen- und Güterverkehr Ausnahmetarife bedingten, begründet wurde.

Jetzt lagen weitere Anträge von Canada für die canadische Pacificbahn, von Russland für die sibirische Eisenbahn, von Argentinien für die Postbeförderung über die Anden und von Costa Rica für die Eisenbahn von Port Limon nach Punta Arenas vor.

Diese Anträge konnten jedoch infolge der Abstufung der Vergütungssätze sämtlich abgelehnt werden und es blieben als „services extraordinaires“ nur

die indische Überlandpost, und

die Beförderung zwischen Colon und Panama

bestehen.

War diese Einschränkung der Ausnahmen auch sicherlich von dem idealen Gesichtspunkte aus, dass der Weltpostverein möglichst ausnahmslos den gesamten Erdkreis umfassen sollte, als ein Erfolg zu begrüssen, so lag doch die verborgene aber deshalb um so grössere Bedeutung des Abstufungssystems wiederum darin, dass es einen weiteren Ausbau des Gegenseitigkeitsprinzips darstellte und eine den bisherigen Einheitssätzen anhaftende Fiskalität durch die erhöhte Anpassung an die Kostenunterschiede beseitigte.

Diese Wirkung war um so beachtenswerter, als sich der fiskalische Zug bereits mehrfach bemerkbar gemacht hatte und auch schon auf dem Kongress in Washington als mit den Vereinsgrundsätzen unvereinbar hervorgehoben worden war (zu vergl. D. d. C. d. Washington p. 4).

Überhaupt bedeutete die Neuregelung der Landtransitgebühren in Rom eine ganz wesentliche Verbilligung.

Besonders gross war diese bei denjenigen Beförderungsstrecken, die auf Grund des Stufentarifs nunmehr aus der Reihe der „services extraordinaires" ausschieden. So ermässigten sich die Sätze für die Postbeförderung auf den Pacificbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika von 6 auf 3 Fr. für das Kilogramm Briefe und Postkarten und von 2 Fr. auf 40 Cts. für das Kilogramm Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere. Russland, das für den Transit auf der sibirischen Bahn (6178 km) die hohen Sätze von 15 und 3 Fr. beansprucht hatte, erhielt fernerhin nur 6 Fr. bezw. 60 Cts.

Nur vereinzelt trat eine Erhöhung ein u. z. lediglich deshalb, weil man — wieder ein Erfolg des Gegenseitigkeitsprinzips — von dem bisher stets gewahrten Grundsatze, dass frühere niedrigere Entschädigungen möglichst aufrecht erhalten werden sollten, insofern abgegangen war, als diese fernerhin bei Landbeförderungen über 3000 km nicht beibehalten zu werden brauchten. So konnte z. B. die Canadische Postverwaltung für die Beförderung von Postsachen vom Atlantischen zum Stillen Ozean, für die sie bisher die gewöhnlichen Landtransitsätze (1,70 Fr. und $21\,^1/_4$ Cts.) bezogen hatte, da es sich um eine Entfernung von 5900 km handelte, künftig den doppelten Transitsatz, also 3 Fr. für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 40 Cts. für das Kilogramm anderer Gegenstände beanspruchen.

Einen Fortschritt gegenüber den bestehenden Bestimmungen wiesen endlich auch die Vereinbarungen über die für Transitleistungen ausserhalb des Vereins zu entrichtenden Vergütungen auf, die künftighin von den Vereinsverwaltungen,

welche unmittelbare Beziehungen mit Nichtvereinsländern unterhielten, nur in derselben Höhe angesetzt werden durften, wie für Transitleistungen innerhalb des Vereins u. z. mit der Massgabe, dass für eine Seebeförderung innerhalb und zugleich ausserhalb des Vereins höchstens 15 Fr. (bisher 20 Fr. nach den Festsetzungen von Wien) für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 1 Fr. (wie bisher) für das Kilogramm anderer Sendungen in Anrechnung zu bringen waren.

§ 6. Entwicklungslinien des Weltpostvereins.

Mit dieser Neuregelung der Transitgebühren war, wenn sie auch mit Bezug auf das Vereinsziel, die Unentgeltlichkeit des Transits, entschieden einen Rückschritt bedeutete, die Grundlage für die Durchführung des Welteinheitsportos noch günstiger geworden als nach dem Washingtoner Kongress. Gleichwohl war der praktische Erfolg ein ganz anderer.

Auf dem Kongress war es keineswegs gelungen, sämtliche Staaten von dem Vorteil, den eine Erhöhung der Gewichtsstufe für sich hatte, zu überzeugen. Andere wieder glaubten aus finanziellen Gründen einer derartigen Portoermässigung nicht zustimmen zu können. Als Übergangsmassregel wurde daher im Artikel III des Schlussprotokolls zum Weltpostkongress von Rom denjenigen Ländern, die durch ganz besondere Verhältnisse gehindert sein sollten, die Erhöhung des Briefgewichts und die Ermässigung der Brieftaxe zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages (1. 10. 1907) bereits einzuführen, gestattet, die bisherigen Taxen vorläufig weiter anzuwenden, oder auch entweder von der Erhöhung der Gewichtsstufe, Herabsetzung des Portos oder von der Anwendung der beiden neuen Taxierungsgrundsätze Abstand zu nehmen (d. h. nur soweit es sich um die Frankierung der aufgelieferten Briefsendungen handelte).

Über die Anwendung dieser Bestimmung bemerkte der deutsche Staatssekretär des Reichspostamts, Krätke, in seinem Referat im Reichstage:

„Es ist Grund zur Annahme, dass von dieser Befugnis kaum oder doch nur vereinzelt Gebrauch gemacht wird, da die Delegierten mehrerer grösserer Staaten, die gegen die Portoermässigung gestimmt hatten, die Hoffnung aussprachen, dass die Verwaltungen in der Lage sein würden, schon mit Inkrafttreten des Vertrages die neuen Taxen einzuführen."

Es hielten indessen die Frankierung nach altem Muster aufrecht:

Argentinische Republik, Australischer Bund, Brasilien, Britisch-Betschuanaland, Britisch-Nordborneo, Kapkolonie, Costa-Rica, Cypern, Ecuador, Griechenland, Haiti, Italien, die italienischen Postanstalten im Auslande, die italienischen Kolonien, Kongostaat, Liberia, Montenegro, Mosambik (portugiesische Kolonie), Natal, Oranjefluss-Kolonie, Persien, Peru, Russland, die Russischen Postanstalten in China, Siam, Transvaal.

Für diese Länder kosten also die Auslandsbriefe für je 15 g Gewicht je 25 Cts.

Die Ermässigung des Portos, aber nicht die Erhöhung der Gewichtsstufe nahmen an:

Frankreich, die französischen Kolonien, die französischen Postanstalten im Auslande und Süd-Rhodesia.

Für diese Länder kosten die ersten 15 g Briefgewicht 25 Cts., für jede weiteren 15 Cts.

Eine Herabsetzung des Portos für die höheren Gewichtsstufen nahmen nicht an:

Mexiko, Serbien, Uruguay und Venezuela.

Für je 20 g werden demnach je 25 Cts. erhoben.

Wie gross die Verbilligung aber war, wo sowohl die Portoermässigung als auch die Erhöhung der Gewichtsstufe Einführung fand, zeigt das dem deutschen Postverkehr entnommene Beispiel, wonach ein 47 g schwerer Brief nach dem

alten Portosatz 80 Pf., nach dem neuen aber nur 40 Pf. kostet. Der Grad der Verbilligung steigt mit dem Gewichte des Briefes, sodass das Franko für einen 240 g schweren Brief nach dem früheren Tarif 3,20 M. (20 Pf. für je 15 g), nach dem neuen aber nur 1,30 M. (20 Pf. für die ersten 20 g und je 10 Pf. für jede weiteren 20 g) beträgt.

Auf dem Kongress zu Rom war somit das Verbilligungsmoment erfolgreich zum Durchbruch gekommen, vieles Versäumte nachgeholt und zum mindesten ein Teil der dringendsten Forderungen des Wirtschaftslebens erfüllt worden. Beachtenswerter Weise hatte sich aber die Verbilligung sowohl bei den Transitvergütungen als auch bei den Taxen nur in offenbarem Gegensatz zum Einheitsprinzip durchsetzen können; auf dem Gebiete des Transits führte die Verbilligung zur Aufgabe der einheitlichen Gruppensätze und zur Annahme des Abstufungssystems, bei den Taxen zu einer immer schärferen Differenzierung.

In Wirklichkeit weist so die Entwicklung des Vereins den mit seinem Streben nach Einheit in unmittelbarem Widerspruch stehenden Grundzug auf, dass sie von anfänglichen einheitlicheren Festsetzungen zu immer grösseren Differenzierungen fortgeschritten ist. Als kontinuierliche und im Laufe des Vereinsbestandes immer stärker hervortretende Richtungslinie erweist sich vielmehr, worauf an den verschiedensten Stellen der Ausführungen hingewiesen worden ist, das immer schärfere Durchsetzen des Gegenseitigkeitsprinzips. Die Gegenüberstellung dieser beiden Momente führt von selbst zu der Vermutung, dass zwischen dem Einheits- und dem Gegenseitigkeitsprinzip ein unausgleichbarer Widerstreit vorhanden sein muss. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass Stephan bei aller Wahrung des Gegenseitigkeitsprinzips doch stark auf das Solidaritätsgefühl und die Opferwilligkeit der Staaten rechnete. In der Tat geht auch durch die Verhandlungen des Kongresses von Bern bis zu demjenigen in Washington ein grosser Zug von Solidaritätsgefühl, der in

Washington seine höchste Höhe erreicht. Geweckt und gestärkt mag dieses Gefühl sein durch den starken und geschickten Einfluss Stephans, der den Willen in den Vereinsmitgliedern auszulösen wusste, etwas dauerndes zu schaffen und auch die Gunst der Zeiten für seine Zwecke auszunutzen verstand. Denn sicherlich hätte kaum eine günstigere Zeit für die Vereinsgründung gefunden werden können, als der Anfang der 70er Jahre, in denen die liberalistische Weltanschauung auf ihrer Höhe stand und unterstützt von der in allen Ländern nach Ausdehnung drängenden Industrie- und Handelstätigkeit gebieterisch die Beseitigung aller Hemmungen des Verkehrs verlangte. Auch die politische Konstellation war die denkbar günstigste, nachdem die politischen Antagonien der Staaten nach der Gründung des Deutschen Reiches, eines in der damaligen Politik noch unabwägbaren Machtfaktors, zu einem gewissen Stillstand gekommen waren und sich wenigstens dort, wo sie, wie zwischen Frankreich und Deutschland, noch Explosivität besassen, einem allgemeinen Einigungswillen nicht störend entgegenzustellen vermochten, wenn sich nicht ein Staat durch einseitigen Ausschluss selbst schädigen wollte. In diesem Sinne sagt denn auch Stephan in seiner bescheidenen Art, dass der Weltpostverein in der Luft gelegen habe und nur eine Verwirklichung der Ideen und Forderungen der Zeit gewesen sei. (Rede bei Eröffnung des Wiener Weltpostkongresses am 20. Mai 1891.) Das Verdienst Stephans als Erfüller der Forderungen der Zeit wird hierdurch nicht geschmälert.

Sein Geist wirkte auch noch auf dem Kongress in Washington, den er zur Hauptsache vorbereitet hatte und von dem er die Erfüllung seines Lieblingswunsches, der Unentgeltlichkeit des Landtransits, bestimmt erhoffte.

In der darauf folgenden Zeit traten dann aber die Bestrebungen nach Geltendmachung der Sonderinteressen immer mehr und zwar erfolgreich hervor. Hervorgerufen wurden diese einmal durch die immer schärfere Zuspitzung des

Kampfes um den Weltmarkt, der auch zu politischen Gegensätzen führte, sodann aber auch dadurch, dass sich die Höhe der im internationalen Verkehr zur Anwendung kommenden Taxen durch die erwähnte Bildung engerer Taxvereinigungen immer mehr differenziert hatte und damit das praktisch angewandte Taxsystem in immer schärferen Gegensatz zu dem starren Festhalten des Vereins am absoluten Einheitssystem getreten war.

Es ist ein Zeichen für die Vortrefflichkeit der Basis, auf welche die Organisation des Vereins steht, dass diese Sonderbestrebungen in den weitaus meisten Fällen Erfüllung finden konnten, ohne den Vereinsbestand auch nur vorübergehend zu gefährden. Vielmehr erscheint sogar das Geltendmachen der Sonderinteressen als das den Vereinsgrundsätzen gemässe Entwicklungsprinzip, indem grade dadurch die eigentliche Vereinsaufgabe, die Beseitigung der Fiskalität, d. h. der einseitigen Ausnutzung des Verkehrs durch einen oder mehrere Staaten zu ungunsten anderer, ihrer Erfüllung entgegengeführt wurde. Denn im Grunde forderte diese Aufgabe die Anerkennung der Sonderverhältnisse der einzelnen Staaten unter Wahrung ihres freien Selbstbestimmungsrechtes, d. h. in die Praxis übersetzt: bei den Transitvergütungen die immer weitere Zurückführung auf die tatsächlichen Kosten, bei den Taxen aber die Freiheit, nach der eigenen Wirtschaftslage innerhalb der angenommenen Vereinsfestsetzungen über die Höhe der Taxen, die zwei Länder unter sich anwenden wollen, befinden zu dürfen und endlich sich selbst von der Annahme der Vereinsbeschlüsse ausschliessen zu können, sofern sie für den einzelnen Staat nicht annehmbar erscheinen, wie es nach Rom von einer grossen Anzahl von Staaten auch geschehen ist.

Der Widerspruch, in dem dieser Entwicklungsgang mit den bei der Vereinsgründung aufgestellten Zielen, der Unentgeltlichkeit des Transits und der allgemeingiltigen Einheit der Taxe steht, kann nur als ein Beweis dafür angesehen werden, dass diese Ziele in dem Bedürfnisse des

Verkehrs- und Wirtschaftslebens nicht begründet waren und es auch noch nicht sind. Im besten Falle können es nur Ideale sein, denen eine praktische Bedeutung abgeht.

In Wirklichkeit hat auch Stephan die Unentgeltlichkeit des Transits kaum jemals anders als die „ideale" Grundlage des Vereins genannt und in diesem Sinne hat sie Krätke bei Eröffnung des Weltpostkongresses in Rom am 9. April 1906 als das vom 19. dem 20. Jahrhundert noch übrig gelassene Ziel hingestellt.

Es ist auch nicht abzustreiten, dass die Unentgeltlichkeit des Transits eine ideale Vereinsgrundlage ist etwa in dem Sinne, in dem eine Interessensolidarität aller Staaten eine ideale Grundlage für das Weltwirtschaftsleben darstellt. Während aber dem letzteren Ideal eine gewaltige Bedeutung und Umgestaltungskraft für das ganze menschliche Verkehrsleben innewohnt, bleibt die Verwirklichung des Transitideals für den praktischen Verkehr vollständig belanglos, solange nur der Grundsatz gewahrt bleibt, dass die Festsetzung der Transitvergütung auf die Festsetzung der Taxen keinen Einfluss haben darf. Mit dieser Bestimmung ist vielmehr das praktisch wertvolle Ideal für eine Grundlage des internationalen Posttaxwesens geschaffen und jeder Versuch, darüber hinaus zu gelangen, entbehrt der Begründung durch die Forderungen des praktischen Lebens. Dieses gibt auch die deutsche Verkehrszeitung indirekt an der oben angezogenen Stelle zu, wenn sie ausführt, dass die bestehenden Transitvergütungen auf die Ermässigung der Taxen keinen Einfluss mehr haben können.

Zudem widerspricht die Unentgeltlichkeit des Transits, wie die Vergeblichkeit der Bemühungen, ihre Berechtigung aus der Gegenseitigkeit zu erweisen, gezeigt hat, dem obersten Grundsatz des Vereins nach Abwägung der Leistungen und ihre Erreichung ist daher im Interesse der Festigkeit des Vereinsbestandes nicht mal erwünscht. Weit mehr liegt es im Vereinsinteresse, die gerechte Entgeltung der geleisteten Dienste immer mehr zur Wirklichkeit zu

machen und es muss in dieser Beziehung dem Standpunkt beigetreten werden, der in den Worten des englischen Abgeordneten Walkly auf dem Kongress zu Rom klar und deutlich wiedergegeben ist:

„Donc, nous avons ècarté toute idée de transit gratuit. Pour nous, le service gratuit est un rêve, un beau rêve, si vous voulez, mais que nous ferions bien, en gens pratiques, de laisser aux rêveurs. Dans la vie quotidienne, l'expérience nous démontre à tous qu'un service non rémunéré tend toujours à devenir un assez mauvais service.

Nous sommes parts du principe que les services de transit doivent être rétribués, et rétribués d'une manière èquitable." (D. d. c. d. Rome Tome 2 p. 105.)

Wie viel aber in dieser Hinsicht die Vereinsfestsetzungen noch zu wünschen übrig lassen, wie weit sie insbesondere noch die tatsächlich für den Transit aufzuwendenden Kosten übersteigen, erweist allein ein Vergleich der Vereinssätze mit der in Artikel 3 der Konvention über den Austausch von Postpaketen festgesetzten Transitvergütung, die für jede daran teilnehmende Verwaltung 50 Cts. für jedes Paket bis 5 kg beträgt, während für das gleiche Gewicht einer geschlossenen Post, sofern deren Inhalt aus 2 kg Briefen und 3 kg Drucksachen besteht, der niedrigste Satz nach den Festsetzungen von Rom bis zu 3000 km (1 Fr. 50 Cts. bezw. 20 Cts. für das Kilogramm) ($2 \times 1{,}50 + 3 \times 20$ Cts. =) 3,60 Fr. beträgt.

Bei den Sätzen von 8 und 1 Fr. beläuft sich die Entschädigung sogar auf 19 Fr.

Noch auffälliger wird der Unterschied, wenn man den Preisen, die für die Postbeförderungen über See gezahlt werden, diejenigen gegenüberstellt, denen andere Waren unterliegen, welche über die gleiche Entfernung und mit denselben Beförderungsgelegenheiten zur Versendung gelangen.

Mit Bezug hierauf führt der griechische Delegierte über die Transitvergütungen auf dem Kongress zu Rom aus (D. d. C. d. Rome Tome 2 p. 148):

„La première catégorie (Transitvergütungen der ersten Gruppe) n'excède pas 300 milles marins et comporte 1 Fr. 70 Cts. par kg de lettres et 20 centimes par kg d'imprimés, ce qui porte à 1700 Fr. et à 200 Fr. respectivement la tome de 1000 kg.

Jamais dans l'histoire des transports maritimes, 1000 kg de marchandises n'ont payé plus de 10 Fr. pour un parcours de 300 milles marins et vous voyez que nous sommes invités à payer 1700 Fr. pour 1000 kg de lettres du Pirée à Smyrne, pour ne donner qu'un exemple.

La deuxième catégorie porte ces chiffres à 5000 Fr. par tome de lettres et à 500 Fr. par tome d'imprimès, pour un parcours de 300 à 1500 milles maritimes, tandisque pour ce parcours les marchandises ordinaires de même volume ne paient que 20 Fr. au maximum.

La troisième catégorie fixe ces frais à 10000 Fr. par tome de lettres et à 1000 Fr. par tome d'imprimés, sur le parcours excédent cette limite, alors que les prix établis par les Compagnies de navigation ne dépassent pas 31 Fr. 25 Cts., soit 25 shillings, pour le transport de toutes marchandises de même poids et volume. C'est le prix que l'on paie en effet, pour le transport de Gênes à New-York (4600 milles marins) des caisses contenant des livres ou des balles de tissus.

Il y a donc un écart entre les 31 Fr. 25 Cts. exigés par les Compagnies et les 10000 Fr. imposés aux diverses Administrations postales par le tarif de l'Union, et l'excédent entre les deux prix est de nature à faire tomber l'argument que la transmission des correspondances par voie de mer réclame des soins et des garanties spéciales pour l'embarquement, le parcours et le débarquement."

Die Schwierigkeiten, welche sich dieser Zugrundelegung der im Privatbetriebe üblichen Sätze bei Festlegung der Transitvergütungen zur Zeit entgegenstellen, liegen vorwiegend in der ablehnenden Haltung der am Seetransit hauptsächlich beteiligten Staaten, die in Rom den Aus-

führungen Griechenlands gegenüber den alten Standpunkt geltend machten, dass bedeutende Aufwendungen in Gestalt von Subventionen für die Unterhaltung geordneter Schiffsverbindungen aufzuwenden seien. Nun konnte aber selbst Italien, das den stärksten Widerspruch erhob, nicht mehr bestreiten, dass die Subventionen unmöglich als für den Postdienst allein geschehen anzusehen seien; es betonte indessen, dass die Aufrechthaltung guter und sicherer Verbindungen nicht nur dem eigenen Lande, sondern allen übrigen Ländern zugute komme und daher auch eine Heranziehung der anderen Staaten zu den Unterhaltungskosten, wenigstens in so minimalem Masse, wie sie in der Normierung der Seevergütung auf 10 Fr. liege, durchaus gerechtfertigt sei. (D. d. C. Tome 2 p. 159.)

Indessen decken sich doch die Ausführungen Griechenlands im allgemeinen mit dem Standpunkt, den, wie die fortschreitende Verbilligung der Vergütungen beweist, die Vereinsstaaten seit der Berner Konferenz immer mehr sich zu eigen gemacht haben. Unbestreitbar bleibt ja auch — selbst wenn aus der erzielten Vervollkommnung der Verbindungen die anderen Staaten, die diese Beförderungsgelegenheiten für ihre Posten benutzen, ihre Vorteile ziehen —, dass der Subventionsstaat bei Zahlung der staatlichen Beihilfen nicht das Interesse der anderen Staaten wahrnehmen, sondern seine eigenen Interessen fördern will und auch tatsächlich (durch Hebung des Schiffbaus, der Handelsbeziehungen und der Seestreitmacht) fördert. Sicherlich würde er in den weitaus meisten Fällen selbst dann die Subventionen zahlen, wenn die Verbindungen lediglich von den Posten und den Angehörigen des eigenen Landes benutzt würden und den übrigen Ländern nicht zur Verfügung ständen.

In dieser Hinsicht sind auch die Worte Krätkes im Reichstage (222. Sitzung vom 8. März 1909) bemerkenswert:

„Bei den Dampfer-Subventionen handelt es sich nicht nur um reine Beförderungsangelegenheiten, sondern um Unterstützung der allgemeinen Interessen unseres Handels

und unserer Industrie. Das geht schon daraus hervor, dass diese Dampfer-Subventionen sich nicht auf dem Postetat, sondern auf dem Etat des Reichsamts des Inneren befinden.“

Im übrigen hat aber auch jeder Kaufmann eines anderen Landes, der für seine Frachten oder seine Person die Verbindungen benutzt, aus der Subvention denselben Nutzen wie der Kaufmann des eigenen Landes im gleichen Falle, ohne dass er wesentlich höhere Kosten zu entrichten braucht. Es liegt kein Grund vor, in dieser Beziehung bei der Post anders zu verfahren, sofern nicht durch die Einrichtung von Seeposten oder in sonstiger Beziehung an die Dampfergesellschaften oder an die Staaten bezw. deren Personal besondere Anforderungen gestellt werden. Für derartige Fälle ist aber die Möglichkeit der Aufnahme unter die services extraordinaires gegeben. Jedenfalls würde eine Vermehrung der Ausnahmestrecken, wenn infolgedessen die Vergütungssätze allgemein sonst herabgesetzt werden könnten, dem Gegenseitigkeitsprinzip mehr gerecht werden, als die Beibehaltung höherer Sätze vorwiegend in der Absicht, die Zahl der Ausnahmen nicht zu vermehren, wie es auf dem Kongress in Rom geschehen ist. Einer zu grossen Vermehrung der Ausnahmestrecken lässt sich im übrigen auch schon dadurch entgegenwirken, dass man etwas höhere Sätze als die für private Frachten üblichen normiert und so dem Umstande Rechnung trägt, dass das Schiffspersonal der Behandlung und Sicherung der Postladung immerhin eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden muss.

Abgesehen von der hiernach allgemein zu hohen Normierung weist das z. Z. giltige Vergütungssystem noch eine andere wesentliche Unstimmigkeit auf, die mit den tatsächlichen Kosten nicht in Einklang steht. Es ist dies die unterschiedliche Festsetzung der Vergütungen für Briefe und Postkarten einerseits und für Drucksachen und Warenproben andererseits. Diese Festsetzungsart verstösst umso

mehr gegen das Prinzip der Gerechtigkeit und der Gegenseitigkeit der Leistungen, als das Verhältnis zwischen der Auflieferung von Briefen und Postkarten und einer solchen von Drucksachen pp. nicht überall dasselbe ist. Im grossen und ganzen ist dieses Verhältnis zwar wie 1 zu 5, sodass also der Mittelsatz 38,5 und 31,8 Cts. für das Kilogramm Transit beträgt. Eine Anzahl von Ländern hat dagegen das Verhältnis von 1 zu 2 und zahlt demgemäss 83 Cts. als Mittelsatz. Bei den höheren Vergütungssätzen sind die Ungleichmässigkeiten noch grösser.

Auf diese Weise kommt also eine ganz ungerechtfertigte Benachteiligung einzelner Staaten zustande und es ist möglich, dass ein Staat für seinen Transit sehr hohe Preise zahlen muss, während er den Transit eines anderen Landes für niedriges Geld befördert.

Wenn z. B. im Jahre 1907

Deutschland nach Brasilien abgesandt hat

560 000 kg Briefe,
118 900 „ Postkarten,
141 900 „ Drucksachen,
5 300 „ Geschäftspapiere,
100 100 „ Warenproben,

und aus Brasilien erhalten hat

590 500 kg Briefe,
70 700 „ Postkarten,
664 600 „ Drucksachen,
4 800 „ Geschäftspapiere,
69 700 „ Warenproben,

so hat Deutschland (jeder Brief zu 15 g, je 3 Postkarten zu 15 g, jede Drucksache zu 30 g und die übrigen Sendungen zu je 50 g gerechnet)

	8 400 kg	Briefe,
	594 „	Postkarten,
	4 257 „	Drucksachen,
	265 „	Geschäftspapiere,
	5 005 „	Warenproben,
zusammen	18 521 kg	

nach Brasilien abgesandt und hierfür 81 479 Fr. (8 994 kg zu 8 Fr. und 9 527 kg zu 1 Fr.) an Transit oder 4,40 Fr. für jedes Kilogramm bezahlt.

Demgegenüber hat Brasilien

	8 857 kg	Briefe,
	353 „	Postkarten,
	19 938 „	Drucksachen,
	240 „	Geschäftspapiere,
	3 485 „	Warenproben,
zusammen	32 873 kg	

nach Deutschland gesandt und dafür an Transit (9 210 kg zu 8 Fr. und 23 463 kg zu 1 Fr.) 97 143 Fr. oder 2,95 Fr. für jedes Kilogramm entrichtet.

Das bisherige System ist also mehr eine Teilnahme der Transitländer an den Unterschieden des Portos (Berechnungsgrundlage ist die von der Aufgabeverwaltung für die verschiedenen Klassen von Sendungen erhobenen Taxen) als ein Entgelt für die besonderen Ausgaben, die den Verwaltungen durch die Transitleistungen erwachsen. Dem Gegenseitigkeitsprinzip aber widerstrebt eine derartige Berechnungsweise durchaus; es fordert vielmehr die Beseitigung der unterschiedlichen Festsetzung, wie sie von Österreich auf den Kongressen von Washington und Rom bereits beantragt worden ist.

Hier sind also die Richtungslinien für die weitere Entwicklung des Vereins klar vorgezeichnet und die in dieser Richtung, wenn auch erfolglos, gestellten Anträge geben der Voraussicht, dass sich die Entwicklung in dieser Richtung vollziehen wird, eine grosse Sicherheit. Gleichbedeutend ist diese Entwicklung allerdings mit einer immer weiteren Entfernung von dem Ziele der Unentgeltlichkeit des Transits, dessen Verwirklichung nur noch möglich erscheint, wenn die Vorbedingungen für das Entgelt selbst entfallen und z. B. künftige Verkehrsmittel es gestatten, über zwischenliegende Länder hinweg mit anderen Staaten in Verbindung zu treten (Luftschiffahrt), ohne Verkehrsmittel zwischenliegender Länder in Anspruch zu nehmen. Damit würde das Finanzmoment aus der Transitfrage ausscheiden und diese wie die Freiheit des Transits nur noch eine Frage rein staatsrechtlicher Natur bleiben.

Anderenfalls aber könnte die Unentgeltlichkeit des Transits nur dann erwartet und auch als für den Verein erwünscht bezeichnet werden, wenn sie der rückhaltlose Ausfluss eines Solidaritätsgefühls der Staaten wäre, das auch auf anderen Gebieten des internationalen Wirtschaftslebens zu ähnlichen weitgehenden Hoffnungen berechtigte.

§ 7. Das generelle Einheitsporto.

Die reine Idealität der Unentgeltlichkeit des Transits, d. h. das Fehlen jeden realen Zweckes für das Wirtschafts- und Verkehrsleben ist demnach unbestreitbar. Ob dieses aber auch bei dem zweiten Ziele, zu dem die Entwicklung in Gegensatz getreten ist, dem generellen Einheitsporto, zutrifft, erscheint auf den ersten Blick um so fraglicher, als die Verwirklichung dieses Zieles nicht nur von postalischen Fachkreisen, sondern fast seit den ersten Anfängen des Vereins überall und immer auch aus Wirtschafts- und Handelskreisen heraus — wie erst neuerdings wieder unter dem Schlagwort des Weltpennyportos — angestrebt wird. Nun

muss allerdings berücksichtigt werden und es liegt in der menschlichen Natur begründet, dass derartige gleichsam die Vereinheitlichung der ganzen Welt fordernde und umspannende Schlagworte wie alle Verbrüderungsideen etwas anziehendes und den menschlichen Geist bestrickendes an sich haben und daher von den Massen, insbesondere dem interessierten Teil derselben, meist ohne Prüfung auf die Möglichkeit ihrer Verwirklichung oder ihres tatsächlichen Nutzens hin aufgegriffen und weiter verbreitet werden. Derartige Propaganden haben daher keine Beweiskraft, sondern sie zeigen höchstens nur an, dass ein Bedürfnis zur Entwicklung in der angegebenen Richtung vorliegt. Die Verfolgung dieser Richtung bis zu dem durch die Propaganda bezeichneten Ziel wird aber in den meisten Fällen nicht mal ratsam sein, da es das Charakteristikum aller Schlagworte und Ideale ist, den ihnen innewohnenden wahren und richtigen Kern durch Übertreibung und Suggestion zu überwuchern.

Aus der Agitation an sich können daher weiter keine Schlüsse gezogen werden, als dass eine Einheitlichkeit der Taxfestsetzung für Handel und Verkehr erwünscht ist. Dieses zu bestreiten wird niemandem ernsthaft einfallen. Im übrigen aber bleibt die bereits von Stephan angeschnittene Frage offen, ob das Wirtschaftsleben unbedingt die Verwirklichung der absoluten Einheit, also das generelle Einheitsporto, fordert, oder ob die spezielle Einheitstaxe nicht nur vollständig ausreicht, sondern am Ende gar allein verwirklichbar ist.

Die Antwort auf diese Frage kann sich nur aus einer objektiv kritischen Würdigung der ganzen bisherigen Entwicklung des Vereinsportos und seiner Wirkungen ergeben.

Zunächst ist hochbedeutsam, dass Stephan s. Zt. den Gedanken eines allgemeingiltigen Einheitsportos in seinem dem Berner Kongress gemachten Vorschlag hatte fallen lassen, obwohl grade er, wie allgemein bekannt, stets in Wort und Tat für die möglichste Vereinheitlichung der Taxen eingetreten ist und das Einheitsporto als das Ideal des Tax-

wesens angesehen hat. Bezeichnend hierfür sind seine Worte im Deutschen Reichstage am 7. März 1885: „Mein Ideal ist, dass man einen Tarif hätte, gleichviel ob für das In- oder Ausland, und man dahin käme, die Sätze des Auslandes auf diejenigen des Inlandes zurückzuführen.“

Zur Aufgabe dieses Ideals bei Entwerfung des Vereinsvertrages können ihn daher nur Bedenken schwerwiegendster Art bewogen haben.

Wir haben bereits gesehen, dass sich das spezielle Einheitsporto bei der Gründung des Vereins als das zweckmässigere zur Erzielung einer Einigung erwiesen hatte, weil allein dadurch eine ungleiche Belastung, wie sie sonst die notwendig werdende Herabsetzung der Taxen auf den Normalsatz ergeben hätte, vermieden werden konnte. Hier tritt bereits klar das Moment zu Tage, das bei der Entscheidung über die Zweckmässigkeit des einen oder anderen Systems vor allem mitberücksichtigt werden muss, aber von der Agitation entweder vollständig unbeachtet bleibt oder doch nicht genügend in Betracht gezogen wird; es ist dies die enge Verknüpfung der Regelung des Taxwesens mit den Staatsaufgaben insgesamt, insbesondere den Aufgaben auf finanziellem Gebiete. Immer bleibt zu beachten, dass jede Taxänderung nicht nur eine Frage von Bedeutung für das Wirtschaftsleben, sondern auch eine Finanzfrage für den Staat ist. Bei der internationalen Taxe trifft dies noch stärker zu wie bei der alleinigen Regelung interner Taxen, da die letzteren in einem gewissen Verhältnis zu der ersteren stehen müssen und daher von der Festsetzung im internationalen Verkehr beeinflusst werden. Hieran ändert auch die Bestimmung des Vertrages nichts, nach der die innere Gesetzgebung der Länder in allem, was durch die im Vertrage enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen ist, in keiner Weise berührt werden soll.

Diese Beeinflussung hat sich vielfach als ein Hemmungsmoment für die Ausbreitung der Einheit erwiesen insofern, als eine Anzahl von Staaten wegen der Höhe der internen

Taxen mit ihrem Beitritt zum Verein längere Zeit gezögert haben. Gründe dieser Art haben — vielleicht neben politischen Antagonien gegen Deutschland — die ablehnende Stellungnahme Frankreichs (es trat erst am 1. 1. 1876 dem Verein bei) beeinflusst, das durch Gesetz vom 24. August 1871 infolge der nach dem unglücklichen Kriege von 1870 71 eingetretenen Finanzkalamität den mässigen Einheitstarif wieder aufgehoben und durch einen Stufentarif mit zahlreichen Abstufungen und hohen Portosätzen ersetzt hatte. Briefe innerhalb Frankreichs kosteten danach im Gewichte bis 10 g 25 Cts., von 10 bis 20 g 40 Cts., von 20 bis 50 g 70 Cts., für jede weiteren 50 g je 50 Cts. Selbst für den Ortsverkehr war ein Stufentarif eingeführt, bei dem sogar die Tarife für den Verkehr von Paris und für den Verkehr in sonstigen Orten sowohl hinsichtlich der Höhe der Portosätze als auch bezüglich der Gewichtsprogression wesentlich verschieden waren. Erst im Jahre 1875 (Gesetz vom 3. August 1875), also kurz vor dem Beitritt zum Verein, wurde der einheitliche Briefportosatz von 15 Cts. für je 15 g eingeführt.

In einer noch schwierigeren Lage befanden sich diejenigen Staaten, deren innere Taxen allgemein höher als die Vereinssätze waren.

So betrug das Briefporto im inneren mexikanischen Verkehr in einzelnen Fällen noch einmal so viel, in anderen Fällen genau ebensoviel, als nach dem Beitritt zum Weltpostverein das Porto für Sendungen aus Mexiko nach dem Auslande betragen hätte. Ein Brief von Mexiko City nach Veracruz kostete 10 Centavos, während das Vereinsporto nach New-York auf dem Landwege nur 5 Centavos, nach Paris nur 10 Centavos betrug. Für eine Postkarte betrug das Porto von Pueblo nach Orizaba 5 Centavos, das Vereinsporto nach San Franzisko 2, nach London 3 Centavos.

Ein Hinwegsetzen über derartige Anomalien, wie es die Mexikanische Postverwaltung tat, als sie im Jahre 1879 dem Verein beitrat, ohne eine Ermässigung der internen Gebühren vorzunehmen, musste zu ganz seltsamen und für den Staat

wenig vorteilhaften Zuständen führen. Das Posthandbuch für Mexiko in der Ausgabe vom Juni 1887 berichtet, dass das Mexikanische Publikum Mittel und Wege sucht, das hohe Inlandsporto zu umgehen und solche in den Grenzbezirken auch findet, indem die Bewohner der Ortschaften am Rio Grande del Norte, der auf eine lange Strecke — von El Paso del Norte bis Matamaros — die Grenze zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten bildet, die Briefe nach Mexiko bei den Nordamerikanischen Staaten aufliefern, wodurch sie 100 % ersparen, da dort nur 5 Centavos für ½ Unze, in Mexiko selbst 10 Centavos erhoben werden. Infolgedessen erniedrigte man das Porto wenigstens in den Grenzländern auf 5 Centavos.

Eine allgemeine Ermässigung des Portos erfolgte erst am 1. April 1899, von welchem Tage ab das Porto auf 5 Centavos für je 15 g Briefgewicht und auf 2 Centavos (statt 3) für Postkarten festgesetzt wurde.

Auch in Bolivia, welches als letzter Staat Amerikas am 21. 3. 1885 dem Weltpostverein beitrat, stimmten die auf Grund des Portotarifs von 1878 erhobenen Gebührensätze nicht zu den mässigen Portosätzen des Vereins. Ein Brief innerhalb desselben Departements kostete 5 Centavos, ein Brief aus einem in ein anderes Departement dagegen schon 10 Centavos, also ebensoviel als ein Brief nach Europa auf dem Wege durch die Maggelhanstrasse. Selbst auf dem infolge der Transitgebühren kostspieligeren Wege über die Landenge von Panama kostete ein Brief aus Bolivien nach Europa nur 11 Centavos, also nur 1 Centavo mehr als ein zwischen zwei bolivianischen Departements ausgewechselter Brief. Gerichts- und Prozessakten im inneren Verkehr Boliviens kosteten bis 300 g für je 15 g 10 Centavos, während sie im Weltpostvereinsverkehr als Geschäftspapiere für 1 bezw. 2 oder höchstens 3 Centavos für je 50 g befördert werden konnten. (Verwaltungsbericht für 1896.)

In Uruguay, welches am 1. Juli 1880 dem Weltpostverein beitrat, war das interne Porto ebenfalls höher, als

das auf Grund des Pariser Vertrages für die Sendungen von Europa nach Südamerika festgesetzte. Das Porto im Inneren des Landes betrug 8 Centavos für je 8 g, während das Vereinsporto von Uruguay nach Argentinien auf 5 Centavos, nach Brasilien 7 Centavos und Europa 10 Centavos für je 15 g festgelegt war. (Jahresbericht für 1880.) Zum Ausgleich dieser Anomalien wurden die Taxen aus Anlass des Beitritts zum Verein entsprechend ermässigt.

Zu einer derartigen Ermässigung waren aber manche Staaten schon deshalb nicht imstande, weil für den Transport im Inneren des Landes ganz bedeutende Kosten aufgewendet werden mussten. Z. B. war die Postverwaltung von Peru, welches schon 1879 dem Verein beigetreten war, ohne dass der Beitritt aber infolge des Krieges mit Chile einen wohltätigen Einfluss hatte ausüben können, auch nach Beendigung des Krieges im Jahre 1883 nicht in der Lage, dem allgemeinen Verlangen nach einem billigeren Einheitsporto, welches zu dem billigen Vereinsporto in einem angemessenen Verhältnisse gestanden hätte, Rechnung zu tragen, weil, wie der Verwaltungsbericht von 1885/86 ausdrücklich anführt, die Postbeförderung in dem weiten Ländergebiete der Republik, namentlich in dem „andinischen" und dem „transandinischen" Bezirke in Anbetracht der Wege und Verkehrsmittel zu kostspielig war.

Abgesehen von diesen aus der unmittelbaren Beeinflussung der inneren Taxgesetzgebung entspringenden Schwierigkeiten, haftet der generellen Einheitstaxe aber noch eine durch die gesamte Wirtschaftslage des Staates bedingte Unterschiedlichkeit der Steigerungswirkung an, die zu einer finanziellen Benachteiligung eines Landes zu Gunsten anderer Staaten führen kann. Bereits die Hillsche Reform hatte gezeigt, dass die Wirkung einer Taxänderung wesentlich von den gesamten Wirtschaftsverhältnissen und insbesondere von dem Bevölkerungsstande der einzelnen Staaten abhängt und dass dem-

nach nicht alle Staaten in gleicher Weise auf eine Verkehrssteigerung rechnen können.

Die Abhängigkeit der Wirkung einer Portoermässigung von den gesamten Bevölkerungs- und Wirtschaftsverhältnissen des Staates erklärt sich ohne weiteres aus dem engen Zusammenhange zwischen Wirtschaftsleben und Post überhaupt. Der Umfang des Nachrichtenverkehrs ist abhängig von dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis. Die Stärke dieses Bedürfnisses aber wird bedingt durch die Zahl und die Dichtigkeit der Bevölkerung im Lande, durch deren kulturellen und sozialen Zustand, wobei Sitten und Gebräuche eine grosse Rolle spielen (Glückwunschbräuche zu Festtagen pp. z. vergl. auch Dr. Stephan, Weltpost und Luftschiffahrt Berlin 1874 S. 2 ff.) und, was grade für die Stärke des Auslandsverkehrs besonders ausschlaggebend ist, durch den Entwicklungsstand der Industrie und des Handels. In einem Lande mit dichter Bevölkerung und starker Handels- und Industrie-Entwicklung wird das Verkehrsbedürfnis unzweifelhaft schon infolge der grösseren Vielseitigkeit der Interessen stärker sein als dort, wo diese Faktoren nicht vorhanden sind. Je stärker aber das Verkehrsbedürfnis ist, in um so grösserem Maasse wird es von den ihm dargebotenen Verkehrserleichterungen Gebrauch machen. Hierzu kommt, dass die Staaten mit einem stärkeren Verkehr allein auf Grund ihrer grösseren Verkehrsstärke von Verkehrserleichterungen eine erheblichere Zunahme erwarten können als verkehrsschwächere Staaten, weil — rein ziffermässig betrachtet — die bereits vorhandene Basis für die Verkehrssteigerung eine grössere ist.

Diese Unterschiedlichkeiten der Wirkung waren aber grade anfänglich um so bedeutsamer, als die Steigerung den Ausgleich für den aus der Ermässigung folgernden Finanzausfall ergeben sollte.

So sagt der von der Postverwaltung der Republik Mexiko für das Rechnungsjahr 1. Juli 1874/75 herausgegebene Bericht mit Bezug darauf, dass im Verkehr mit

dem Auslande nur 152841 Briefe und Postkarten sowie 100393 Drucksachen, zusammen 253234 Stück, gegen das Vorjahr nur 4917 Stück mehr befördert worden waren, obwohl das Porto für Auslandsbriefe eine Ermässigung von 50 auf 25 Centavos erfahren hatte:

„In einem so schwach bevölkerten Lande wie Mexiko führt die blosse Herabsetzung des Portos nicht zu einer erheblichen Zunahme des Briefverkehrs. Es wird vielmehr zunächst von der Vermehrung der Bevölkerung abhängen, ob und wann zu weiteren Portoermässigungen geschritten werden kann. Die Mexikanische Postverwaltung muss sich daher auch dem Berner Postvertrage gegenüber dahin aussprechen, dass sie demselben zur Zeit nicht beitreten kann, weil sie die eigenen Interessen opfern würde, ohne den geringsten Vorteil in Bezug auf die Zunahme der Korrespondenz zu erhalten, und weil die Ausführung wegen der geringen Beförderungsmittel und des schlechten Zustandes der Strassen auf die grössten Schwierigkeiten stossen würde.“

Wie richtig dies vom finanziellen Standpunkt aus berechnet war, beweist das Resultat in Uruguay, welches bei seinem Eintritt in den Verein (1. 7. 1880) ähnliche Verhältnisse wie Mexiko 1874 aufwies und trotz einer Verkehrssteigerung im Jahre 1880 einen bedeutenden Einnahmeausfall hatte, der auch im Verwaltungsbericht für 1880 der durch den Vereinstarif eingeführten Ermässigung zugeschrieben wird, die in der Verkehrszunahme nicht ausreichende Deckung gefunden hatte.

Befördert wurden:

1879: 914448 gew. Briefe, 12786 eingeschr. Sendungen,
1880: 938402 „ „ 15020 „ „

Die Einnahmen betrugen:

1876:	110340,47 Fr.
1877:	126192,11 „
1878:	134807,56 „
1879:	128738,23 „
1880:	115931,44 „ (—12806,79 Fr.).

Ein weiteres Beispiel liefert die britische Kolonie Queensland, die im Jahre 1891 dem Weltpostverein beitrat und im darauffolgenden Jahre 1892 infolge der Taxermässigung von 5 auf $3^1/_2$ Pence pro Unze gegen das Jahr 1890 einen Einnahmeausfall von rund 5000 Pfund Sterling hatte. Die Steigerung des Briefverkehrs betrug hierbei 15,69 $^0/_0$. „Sie blieb hinter den Erwartungen zurück und bestätigte nicht die allgemein gehegte Anschauung, dass die Herabsetzung des Portos eine starke Vermehrung der Briefzahl zur Folge haben und somit von selbst die Deckung des Einnahmeausfalls herbeiführen werde.“

Diese Einwirkung der vorhandenen Verkehrsbasis auf die Steigerung ist aber nicht nur eine anfängliche, sondern macht sich dauernd bemerkbar, sodass also innerhalb desselben Zeitraumes — vorausgesetzt, dass die sonstigen den Verkehr beeinflussenden Zustände im Verhältnis der Staaten unter sich dieselben bleiben — diejenigen Staaten, die anfänglich den ziffermässig stärksten Verkehr aufweisen, ihre Stellung auch am Schlusse behaupten.

Nehmen wir z. B. als Vergleichszeit mit Rücksicht darauf, dass 1882 fast alle grossen Staaten mit Ausnahme Australiens dem Verein angehörten, die letzten 25 Jahre des Vereinsbestandes (1882—1907), so folgten nach der Stärke des Verkehrs 1882 hintereinander (Anlage 1):

1.	Deutschland	mit	140	Mill.	Briefpostsendungen,
2.	Österreich	„	98	„	„
3.	Frankreich	„	85	„	„
4.	V. Staaten v. Nordamerika	„	78	„	„
5.	Belgien	„	39	„	„
6.	Schweiz	„	38	„	„
7.	Italien	„	36	„	„
8.	Russland	„	21,6	„	„
9.	Niederlande	„	21,1	„	„

Der Verkehr der übrigen Vereinsstaaten hielt sich weit unter 20 Millionen Briefpostsendungen.

Dieselben Staaten stehen auch 1907 wieder an der Spitze und zwar

1.	Deutschland	mit	656	Millionen
2.	V. Staaten v. Nordamerika	„	539	„
3.	Österreich	„	474	„
4.	Frankreich	„	349	„
5.	Russland	„	153	„
6.	Ungarn	„	147	„
7.	Belgien	„	125	„
8.	Schweiz	„	122	„
9.	Italien	„	117	„
10.	Niederlande	„	82	„

Der Verkehr der übrigen Staaten bewegt sich überall unter 80 Millionen Stück.

Die Staaten, die also im Jahre 1882 die verkehrsstärksten waren, haben auch bis zum Jahre 1907 die grösste Steigerung erzielt. Hinzugekommen ist nur Ungarn, dessen Verkehr innerhalb desselben Zeitraumes von 10 auf 147 Millionen gestiegen ist.

Im einzelnen beträgt die Steigerung bei

1.	Deutschland	516	Mill.	Stück
2.	V. Staaten v. Nordamerika	461	„	„
3.	Österreich	376	„	„
4.	Frankreich	264	„	„
5.	Ungarn	137	„	„
6.	Russland	132	„	„
7.	Belgien	86	„	„
8.	Schweiz	84	„	„
9.	Italien	81	„	„
10.	Niederlande	61	„	„

In den übrigen Ländern beträgt sie nur noch bei Spanien über 60 und bei Japan über 50 Millionen.

Die Verschiebung innerhalb der Reihenfolge der angeführten Staaten erklärt sich daraus, dass die Entwicklung der übrigen den Briefverkehr beeinflussenden Momente (Be-

völkerungszuwachs, Handel und Industrie) nicht überall gleichen Schritt gehalten hat. Ein augenfälliges Beispiel hierfür bietet die Bevölkerungszunahme in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Russland und Frankreich.

So hat betragen die Bevölkerungszahl in

V. Staaten v. Nordamerika	1882	50 Mill.,	1907	77 Mill.
Russland	„	95 „ ,	„	135 „
Frankreich	„	37 „ ,	„	38 „

Die ausserordentliche Briefsteigerung Russlands ist z. T. auch darauf zurückzuführen, dass Russland seit 1882 in seinem ausgedehnten Gebiete neue Gegenden dem Verkehr durch Schaffung von Verkehrswegen und Bahnen zwischen verkehrsstarken grösseren Orten und Gebieten (sibirische Eisenbahn) erschlossen hat.

Wie stark derartige Erschliessungen neuer Gebiete bezw. Anknüpfungen neuer wirtschaftlicher Beziehungen auf den Postverkehr zurückwirken, dafür liefert der Verwaltungsbericht des Generalpostmeisters der Kapkolonie für das Kalenderjahr 1904 ein besonderes Beispiel.

Hiernach hatte der abgehende Postverkehr nach Australien, der seit dem Jahre 1890 in beständigem Rückgang gewesen war, in dem Jahre 1904 plötzlich einen ungeahnten, die statistischen Aufzeichnungen früherer Jahre weit hinter sich lassenden Aufschwung genommen; gleichzeitig war der Wert der im Jahre 1907 von dem Australischen Bundesgebiet in die Kapkolonie eingeführten Waren (Butter, Weizen und gefrorenes Fleisch) gegen das Vorjahr von 551 873 £ auf 964 118 £ gestiegen. Die Zunahme des Briefverkehrs aus Südafrika nach Australien von 420 229 Sendungen im Jahre 1903 auf 740 222 Sendungen im Jahre 1904 wird im Bericht — wohl auch durchaus richtiger Weise — unmittelbar auf die Einfuhrsteigerung zurückgeführt.

Den engen Zusammenhang zwischen Handel und Briefverkehr erweist auch eine Gegenüberstellung der prozentualen Teilnahme der Staaten am internationalen Briefverkehr und Welthandel.

So ist z. B.

England am internationalen Briefverkehr mit rund 17 %,
am Welthandel mit 16,8 %,

Deutschland am ersteren mit 16 %, am letztereu mit 12,9 %,

V. Staaten v. Nordamerika am ersteren mit 14 %, am letzteren mit 10,8 %,

Frankreich am ersteren mit 11 %, am letzteren mit 9,2 % beteiligt.

Ähnliche Entwicklungsparallelen lassen sich auch bei einzelnen Ländern, z. B. bei Deutschland, nachweisen.

Seit 1882 ist der Briefverkehr Deutschlands mit den V. Staaten v. Nordamerika von 11 auf 40 Mill. Stück = 354 %, der Handelsverkehr von 319 auf 1872 Handelswerte in Millionen Mark = 486 %, der Postverkehr mit Britisch Indien von 0,2 auf 2,5 Mill. Stück = 1150 %, der Handelsverkehr von 34 auf 472 Mill. Mark = 1047 %, der Briefpostverkehr mit Australien von 0,1 auf 2,5 Mill. Stück = 2400 %, der Handelsverkehr von 11 auf 244 Mill. Mark = 2118 % gestiegen. (Statistik der Deutschen Reichspostverwaltung, Statistik des Deutschen Reiches über den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebietes 1882—1906.)

Hatte somit die zurückhaltende Stellungnahme der verkehrs- und wirtschaftlich schwächeren Staaten zum Verein unzweifelhaft eine gewisse Berechtigung, so darf aber doch nicht unbeachtet bleiben, dass die Taxermässigung und der Anschluss an den Verein auch für sie eine Belebung ihres Wirtschaftslebens und eine wesentliche Hebung ihres Verkehrs mit sich gebracht hat. Dieses zeigt sich besonders deutlich, wenn nicht die absoluten Massen der Zunahme, sondern die Prozentsätze der Steigerung in Betracht gezogen werden. Hier treten grade die verkehrsschwächeren Staaten mit ganz enormen Prozentsätzen hervor.

So beträgt die Steigerung in

Japan	6004 %,
Algerien und Tunis	4045 %,
Mexiko	3954 %,

Argentinien	2080 %,
Bulgarien	1626 %,
Honduras	1439 %,
Chile	908 %,
Egypten	736 %,

während sie bei

Deutschland nur 367 %, bei den Ver. Staaten von Nordamerika nur 549 %, Österreich 380 %, Frankreich 309 %, Russland 605 % und nur bei Ungarn, das allerdings 1882 ebenfalls noch zu den verkehrsschwächeren Staaten gehörte, 1254 % beträgt (Anlage 1).

Für die Beurteilung der Wirkung einer Verkehrssteigerung auf die wirtschaftlichen und besonders auf die finanziellen Verhältnisse eines Staates ist aber zu beachten, dass diese eine verschiedene ist, je nachdem die Steigerung sich mehr auf die Auflieferung oder auf den Eingang erstreckt.

Diese Unterschiedlichkeit beruht im wesentlichen auf dem vom Verein als Grundlage für die Verteilung der Gebühren angenommenen System des Gebührenselbstbezuges, nach dem jedes Land die Gebühren behält, die es erhebt. Die Einrichtung stützt sich auf das durch die Beobachtung gefundene Gesetz der Korrespondenzproduktion, nach dem ungefähr jede Briefpostsendung aus einem Lande nach einem zweiten eine gleichartige Sendung aus dem zweiten nach dem ersten Lande nach sich zieht und somit die Zahl der Sendungen in beiden Richtungen, wie auch das Verhältnis der Frankierung und Nichtfrankierung ungefähr gleich ist. Stephan sagt in seiner Rede im Reichstag 1892: „Es waltet ein ähnliches Gesetz wie das hydraulische, z. B. in den kommunizierenden Röhren der Ausgleich zwischen den beiden Flüssigkeiten, die Herstellung des Niveaus.“

Das Vorhandensein eines Ausgleichs in der Korrespondenzbewegung ist unbestreitbar. Der Grad jedoch, in dem der Ausgleich stattfindet, ist bei den einzelnen Staaten schon deswegen verschieden, weil der von einem Lande aus-

gehende Postverkehr in weit grösserem Masse den besonderen örtlichen Verhältnissen unterliegt, als dieses bei dem ankommenden Verkehr der Fall sein kann:

Der Auslandsverkehr der Vereinsstaaten zeigt daher grosse örtliche und zeitliche Schwankungen, deren Gesamtergebnisse aber immerhin so konstante sind, dass man die Vereinsstaaten in zwei grosse Gruppen teilen kann, je nachdem bei ihnen die Auflieferung oder der Eingang überwiegt.

Zu der ersten Gruppe gehören vorwiegend (Anlage 2) Deutschland, Belgien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich, Griechenland, Japan und sicherlich auch Grossbritannien,

zu der zweiten besonders

Norwegen, Russland, Luxemburg, Egypten, Schweden, Argentinien, Honduras, Serbien, Bulgarien und fast sämtliche Südamerikanischen Staaten.

Die Gruppierung gestattet zugleich einen Rückschluss auf die Ursachen der Unterschiede in der Briefbewegung. Zu den Staaten mit überwiegender Auflieferung gehören nur solche mit starker Industrie- und Handelsentwicklung, während die in dieser Hinsicht rückständigen Länder durchweg mehr Eingang wie Auflieferung aufweisen. Die Erscheinung erklärt sich leicht aus der einfachen kaufmännischen Geschäftspraxis, wonach ein Staat mit starker und ausdehnungsfähiger Industrie auf steter Suche nach Erweiterung seines Absatzes sich befindet und demnach im allgemeinen mehr Angebot absenden wird, als Nachfrage eingeht. Bestätigt wird diese Erklärung noch dadurch, dass die Prozentsätze, um die der Eingang die Auflieferung übersteigt, grade bei Staaten mit geringer selbständiger Industrie, die zugleich vielumworbene Absatzgebiete darstellen, z. B. Südamerika, eine ganz enorme Höhe aufweisen.

Beachtenswert ist, dass diese Unterschiede in der Regel nicht etwa bei eintretender Steigerung sich ausgleichen, sondern dass fast durchweg das Verhältnis zwischen Auflieferung

und Eingang entweder bleibt oder aber sich eher zu ungunsten der Auflieferung verschiebt als umgekehrt. Dieses erklärt ebenfalls das angeführte Beispiel, wonach bei einem exportfähigen und auf Ausdehnung des Absatzes bedachten Gebiete die grössere Wahrscheinlichkeit dafür gegeben ist, dass die Zahl der aufgelieferten Sendungen zunimmt, während in den Absatzgebieten, zumal wenn der Absatz dort erst noch erkämpft werden muss, die Zunahme des Eingangs überwiegen wird.

Diese durch die Wirtschaftslage des Staates bedingte Unterschiedlichkeit der Steigerung tritt im Weltpostverein deutlich zu Tage. Bei den weitaus meisten in industrieller und kommerzieller Beziehung zurückstehenden Staaten überwiegt die Zunahme des Eingangs ganz bedeutend. Solches ist bei den oben angeführten Staaten mit ausserordentlich hohen Steigerungsprozentsätzen (mit Ausnahme Japans) der Fall, trifft aber auch bei anderen Staaten mit ähnlicher Stellung im internationalen Wirtschaftsleben (Anlage 1), in Egypten, Griechenland, Haiti, Italien, Norwegen, Niederlande, Russland, Schweden, Luxemburg zu, während demgegenüber bei Deutschland (ohne Zweifel auch bei England, wo nach der Statistik von 1907 219 Mill. aufgelieferten Sendungen nur 172 eingegangene gegenüberstehen), Belgien, Dänemark, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich, Britisch Indien die Auflieferung in stärkerem Maasse zugenommen hat wie der Eingang.

Die finanzielle Bedeutung der Unterschiede zwischen dem ab- und eingehenden Briefverkehr liegt nun aber darin, dass die Staaten, bei denen die Auflieferung überwiegt, einen finanziellen Überschuss an Einnahmen haben, für die sie keine Gegenleistung bieten, während die Staaten mit überwiegendem Eingang die eingehenden Sendungen innerhalb ihres Landes befördern und bestellen, ohne eine Vergütung dafür zu erhalten.

Die Wirkung modifiziert sich nur nach dem Prozentsatz der unfrankiert zur Auflieferung gelangenden Sendungen, da für diese das Bestimmungsland die Gebühr erhebt und somit auch behält. Die finanzielle Wirkung ist hier sogar bedeutend grösser, da die Gebühr um 100 % höher ist. Je mehr Sendungen also in einem Lande unfrankiert aufgeliefert werden, um so mehr wird es durch das Prinzip des ungeteilten Gebührenbezuges geschädigt, da es ausser den Selbstkosten der Beförderung auch noch die Transitgebühren zu tragen hat, während das Bestimmungsland die doppelte Taxe ohne jede Abgabe erhält. Hierdurch können die Ungleichheiten, welche der Frankoverkehr ergibt, sehr wohl ausgeglichen werden, wenn in einem Lande mit stärkerem Eingangsverkehr sich unter den eingehenden Sendungen ein grösserer Prozentsatz von unfrankierten Briefen befindet, vorausgesetzt, dass dieser Prozentsatz grösser ist als der Prozentsatz der im Lande selbst unfrankiert zur Auflieferung gelangten Auslandssendungen.

In der Tat findet auch bei einzelnen Staaten ein solcher Ausgleich statt. In den weitaus meisten Fällen zeigt die Statistik jedoch den grösseren Vorteil wieder auf Seiten derjenigen Staaten, die schon im Frankoverkehr bevorzugt waren, während die dort benachteiligten Staaten auch im Portoverkehr weiter geschädigt werden. (Anlage 3.)

Die Ursache dieser Erscheinung ist wohl darin zu suchen, dass in den wirtschaftlich schwächeren Staaten meist eine ärmere und ungebildetere Bevölkerung stärker vertreten ist als in den übrigen Ländern. Wie eng dieser Zusammenhang zwischen der Verteilung des Nationalvermögens und des allgemeinen Bildungsstandes mit dem Postverkehr ist, bestätigen die hohen Prozentsätze unfrankiert und ungenügend frankiert zur Absendung gelangender Sendungen bei Russland, Italien, Österreich und Ungarn, alles Länder mit ausgedehnten ärmeren und ungebildeteren Bevölkerungsschichten.

Das Gesamtergebnis der Verbindung der generellen Einheitstaxe mit dem System des Franko- und Portoselbstbezuges lässt sich demnach dahin zusammenfassen, dass die grösseren und kapitalkräftigen Staaten mit einer auf höherer Bildungsstufe stehenden Bevölkerung sowie mit intensiver Industrie- und Handelsentwicklung aus ihr den grösseren Nutzen ziehen, weil sie an der Steigerung einmal der Masse nach den bedeutenderen Anteil haben, sodann aber auch eine stärkere Zunahme bei der Auflieferung als bei dem Eingange aufweisen. Demgegenüber haben die wirtschaftlich schwächeren Staaten zwar auch eine erhebliche und vielfach prozentual weit höhere Gesamtverkehrszunahme (in Auflieferung und Einnahme), erleiden aus dieser aber eher einen finanziellen Nachteil, weil die Zunahme mehr bei den eingehenden als bei den abgehenden Sendungen eintritt. Dass diese Unterschiedlichkeiten nicht ohne merklichen Einfluss auf die Finanzergebnisse sind, dafür sprechen die im Verein erzielten Resultate. Sämtliche grössere Staaten mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Nordamerika und einige Australischen Kolonien haben während der ganzen Dauer des Vereinsbestandes mit nur geringfügigen Abweichungen Überschüsse erzielt, während die verkehrsschwächeren Staaten fast ausnahmslos mit einem Defizit arbeiten. Am höchsten sind die Überschüsse wieder bei den verkehrsstärksten Staaten z. B. im Jahre 1907 bei Grossbritannien, Russland, Deutschland und Frankreich.

Die Ursachen dieser unterschiedlichen Wirkung liegen zweifellos zum Teil in dem System des Gebührenselbstbezuges; zum mindesten entspringt ihm die Benachteiligung bei einseitiger Zunahme des Eingangs. Ob aber die Wiedereinführung von Abrechnungen den schwächeren Staaten einen nennenswerten finanziellen Erfolg bringen wird, erscheint höchst zweifelhaft, da sich grade bei diesen mit ihren geringeren Betriebskräften und naturgemäss weniger durchgeführten Arbeitsteilung die Mehrkosten an Personal, die erforderlich würden, am unangenehmsten bemerkbar machen

und den etwa erzielten Gewinn vielfach wieder aufzehren würden. Selbst die Berechnung einer Pauschvergütung nach in bestimmten Zeiträumen zu erfolgenden Erhebungen wäre äusserst umständlich und kostspielig. Zudem weist auch das System des Gebührenselbstbezuges grade wegen des Wegfalls jeder Abrechnung so grosse Vorzüge in der Vereinfachung der gegenseitigen Beziehungen auf, dass ein Abgehen davon im Gesamtinteresse des Vereins lebhaft zu bedauern wäre.

Zum Teil liesse sich indessen die Ungleichmässigkeit in der Wirkung des unteilbaren Gebührenbezuges dadurch beseitigen, dass man die Höhe der Taxe für die unfrankierten Briefe ermässigte. Die hier eintretende Erhöhung um 100 % normierte der Berner Kongress in der Absicht, einen Druck dahin auszuüben, dass die Frankierung der Briefe möglichst allgemein zur Regel würde, sodann aber auch aus Besorgnis vor den Folgen einer zu weit gehenden einseitigen Portoermässigung. Würde z. B. im Verkehr zweier Vereinsländer das Porto für unfrankierte Sendungen in dem einen derselben niedriger tarifiert als das Porto des frankierten Briefes in dem anderen, so könnte in dem letzteren Lande die Frankierung der Briefe zur Ausnahme werden und als Folge davon die Portoeinnahme aus der gemeinsamen Korrespondenz grösstenteils der Kasse des ersteren Landes zufliessen. So würde, wenn Frankreich das Porto für den unfrankierten Brief auf 20 Cts., also billiger als für den frankierten festsetzte, sicherlich ein überwiegender Teil der nach Frankreich bestimmten Briefe unfrankiert abgeschickt und das Porto, welches sonst den Aufgabeverwaltungen zufiele, der französischen Post zugute kommen.

Sowohl dem ersten wie dem zweiten Grunde für die Taxerhöhung ist eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen und es lässt sich daher auch gegen eine höhere Taxierung unfrankierter Sendungen nichts einwenden. Eine Erhöhung um 100 % ist aber sicherlich für die Zwecke zu hoch und auch von sozialen Gesichtspunkten aus nicht an-

gebracht, weil der Zuschlag hauptsächlich von der ärmeren Bevölkerung getragen wird. Im Übrigen entbehrt die Erhöhung auch jeder technischen Begründung, da die Mühe der Austaxierung, Einziehung und Verrechnung der Portobeträge durch die Anschaffungs- bezw. Herstellungskosten der Wertzeichen für die Frankosendungen reichlich aufgewogen wird.

Die beiden Zwecke des Portozuschlags würden vielmehr vollständig erfüllt, wenn die Erhöhung unter Zugrundelegung des Vereinsnormalsatzes von 25 Cts. auf 20 % normiert wäre und dementsprechend für einen unfrankierten Brief im Verein, sofern nicht zwischen zwei Staaten eine andere Vereinbarung über billigere Portosätze getroffen ist, die Taxe von 30 Cts. mit entsprechender Abrundung in der Landeswährung zur Erhebung gelangte.

Hiermit wäre also ohne Aufgabe oder Änderung des Gebührenselbstbezuges allein durch eine anderweite Festsetzung der zur Erhebung gelangenden Taxe eine nicht unbedeutende Besserung der Verhältnisse in der Richtung des Gegenseitigkeitsprinzips erzielt.

§ 8. Das Weltpennyporto.

Dieses Resultat berechtigt zu Erwägungen, ob nicht überhaupt durch eine Änderung der Taxe bezw. des Taxsystems eine wesentlich gleichmässigere und den Kosten gemässere Verteilung des Gewinns erreicht werden kann, ob also nicht die eigentliche Ursache der unterschiedlichen Wirkung viel mehr in einer Eigenschaft der Vereinstaxe selbst als in dem Gebührenselbstbezuge gelegen ist.

Eine derartige Ursache kann nur dort zu suchen sein, wo die Taxe mit den Verhältnissen, auf die sie Anwendung findet, nicht in allgemein gleichmässigem Einklang steht. Solche Unterschiedlichkeit ist aber augenfällig vorhanden zwischen der generellen über das ganze Vereinsgebiet hin geltenden Einheitlichkeit und der Verschiedenheit der in den einzelnen Vereinsstaaten vorhandenen Verkehrsverhältnisse,

welche die Basis für die Wirkung abgeben. Da nun eine gleiche Wirkung bei Anwendung gleicher Mittel nur auf gleicher Grundlage erzielt werden kann, so muss die Verschiedenheit der Grundlagen sich auch in der Wirkung äussern. Der letzte Grund für die unterschiedliche Wirkung der Vereinstaxe liegt also darin, dass sie in ihrer generellen Einheit den Sonderverhältnissen der Vereinsstaaten nicht überall gleichmässig Rechnung tragen kann.

Dieses Moment ist aber um so bedeutungsvoller, als der Widerstreit zwischen der Einheitlichkeit der Taxe und der Verschiedenheit der gegebenen Verhältnisse mit der Zeit immer grösser wird, da die günstige Wirkung der Einheitstaxe in den verkehrsstarken Gebieten auch die Basis für weitere Verkehrssteigerungen immer günstiger gestaltet und damit in diesen Gebieten im weiteren Verlauf der Entwicklung die Vorbedingungen für weitere Ermässigungen gibt, während solche in den verkehrsschwächeren Gebieten noch nicht durchgeführt werden können. Daher finden sich auch in den verkehrsstarken Gebieten u. z. bezeichnender Weise zunächst in den Brennpunkten des Verkehrs, dem Nah- und Nachbarverkehr, die ersten weiteren Taxermässigungen, die sogar nicht mal immer finanziell gerechtfertigt zu sein brauchen. Vielmehr können die verkehrsstarken Staaten infolge des günstigen Finanzergebnisses zu Ermässigungen überzugehen, die zwar keinen finanziellen Erfolg erhoffen lassen, dafür aber durch ihre ethischen Wirkungen die wirtschaftliche Kraft der Staaten stählen und festigen, indem sie den Zusammenhang zwischen den Staatsangehörigen verstärken. Zu derartigen Portoermässigungen rechnen das Pennyporto zwischen England und seinen Kolonien, das Kolonialporto der Vereins-Staaten überhaupt und insbesondere die Taxermässigungen, die Frankreich am 1. Oktober 1907, Deutschland am 15. November desselben Jahres, England im Frühjahr 1908 für den Verkehr mit den Postanstalten, die sie in Marokko unterhielten, in der Höhe der Inlandstaxen und Deutschland am 1. Juli 1908 für den Verkehr mit seinen Postanstalten in

China mit den zur Hauptsache den deutschen Inlandssätzen entsprechenden Kolonialtaxen zur Durchführung brachten.

Abgesehen von diesen durch die nachbarlichen und politischen Beziehungen gegebenen Ermässigungen liegen dann mit fortschreitender Entwicklung den günstig gestellten Staaten auch Erwägungen nahe, auf anderen verkehrsstarken Gebieten zu Ermässigungen überzugehen, die geeignet sind, ihre wirtschaftlichen Beziehungen zu fördern und bei denen sich erhoffen lässt, dass die anfänglichen Ausfälle sich mit der Zeit durch die eintretende Steigerung ausgleichen werden.

Diesen Gedanken griffen schon im Jahre 1894 die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Erhebungen über ein „Ocean Penny Postage“ auf, die ihnen allerdings besonders nahe lagen, da die besonderen aus der Flächenausdehnung des Landes sich ergebenden Postverhältnisse auf die Einführung eines derartigen Portos geradezu hindrängten. Während z. B. Briefe nach allen Orten des weiten Ländergebietes der Union und infolge der Sonderverträge auch nach den entlegensten Orten von Mexiko und Kanada — Beförderungen, bei denen es sich um Wegestrecken von 3000 bis 4000 Meilen, kostspielige Fortbewegungen durch Eisenbahnen, häufige Umarbeitung unterwegs pp. handelte — gegen ein Porto von 2 Cents verschickt wurden, fand für Briefe nach den Uferstaaten Europas, wobei kaum mehr als dreitausend Meilen zu überwinden und keine Ausgaben als die Kosten für den Seetransport zu bestreiten waren, der höhere Vereinssatz Anwendung.

Zur Wirklichkeit wurden diese Erwägungen mit der Einführung des Pennyportos zwischen England und Nordamerika am 1. Oktober 1908 und mit der Herabsetzung des Briefportos zwischen Deutschland und Nordamerika am 1. Januar 1909 auf 10 Pf. für je 20 g bezw. zwei Cent für jede Unze.

Welchen grossen Einfluss die Finanzfrage bei diesen Portoermässigungen aber selbst für die verkehrsstärksten

Staaten immer noch hat, geht aus der langen Dauer zwischen dem Auftauchen und der Verwirklichung des Planes sowie daraus hervor, dass Deutschland aus finanziellen Gründen seine Ermässigung auf den direkten Weg über deutsche Linien beschränkt und sich die übrigen Uferstaaten Europas bisher überhaupt von der Ermässigung ferngehalten haben. Immerhin sind aber die grösseren Staaten imstande, infolge ihrer günstigen Finanzlage durch weitere Ermässigungen ihren Verkehr zu heben, während die verkehrsschwächern Staaten daran bei ihrem dauernden Defizit nicht denken können. Dass diese Defizitwirtschaft keineswegs beabsichtigt ist und nicht etwa einer karitativen Auffassung der Post entspringt, darüber lassen die Jahresberichte der Verwaltungen meist keinen Zweifel.

Gewiss liegen die ungünstigen Finanzergebnisse vielfach in Missständen der Verwaltung, auch Portohinterziehungen und dergl. begründet, über die besonders in den Berichten der Postverwaltungen Mexikos und Argentiniens in den 80er und 90er Jahren geklagt wird. Teilweise sind aber diese Missstände grade ein Ausfluss der Finanzkalamität, infolge der die nötigen Mittel zur Anstellung der erforderlichen Aufsichts- und Betriebsbeamten fehlen. Sehr oft werden die Defizits auch durch die Höhe der Transportkosten verschuldet, wie z. B. der Bericht von Nicaragua für den Zeitraum vom 1. November 1886 bis 31. Dezember 1888 mit Bezugnahme auf die ungewöhnlich hohen Kosten für die Beförderung der Post nach einzelnen entlegenen Departements durch Reiter und Fussgänger zum Ausdruck bringt: „Ohne diese Kosten würde die Post, statt eine Bürde für den Staat zu sein, eine Einnahmequelle für denselben bilden.“ In Betracht kommen hier auch die hohen Beiträge an die Dampfschiffahrtsgesellschaften, die z. B. eine grössere Anzahl britischer und französischer Kolonien, Westaustralien ($1^1/_2$ Mill. Defizit), Südafrika (1 Mill. Defizit), Kapland (rund 1 Mill. Defizit), Madagaskar, Algerien (rund 3 Mill. Defizit), Indochina (9 Mill. Defizit), auch

Niederländisch Indien (mit rund $2^1/_2$ Mill. Fr. Defizit) zu tragen haben.

In vielen anderen Fällen fehlt aber augenscheinlich die wirtschaftliche Basis, sodass die niedrigen Taxen ihre verkehrssteigernde Wirkungen selbst nicht so weit zur Geltung bringen können, dass wenigstens die bestehenden Postverbindungen voll ausgenutzt werden und sich bis zum Kostenbetrage bezahlt machen.

Erinnert sei hier nur an die Schwierigkeiten, die in Mexiko und andern Staaten Mittel- und Südamerikas der Herabsetzung der Inlandstarife nach dem Beitritt zum Weltpostverein entgegenstanden.

Derartige Defizits als Ausflüsse niedriger Taxen können allerdings für das gesamte Gemeinwesen durch ihre kulturfördernde Wirkung einen weit höheren Wert als etwa mässige Überschüsse haben, wenn dadurch Verkehr und Kultur gefördert und auf eine geregelte Basis gebracht wird. Diesen Weg ist früher Russland gegangen, welches in seinem im Frühjahr 1875 erschienenen amtlichen Bericht „Übersicht der Wirksamkeit der Russischen Postverwaltung in den Jahren 1868—1875“ zum Schlusse seinen Standpunkt festlegt mit den Worten:

„Die Post muss sich ihrem innersten Wesen nach ganz dem Dienste des Gemeinwohls widmen. Sie muss, soweit es nur irgend möglich ist, allen sich innerhalb der Gesellschaft regenden neuen Forderungen genügen und immer vorwärts streben, ohne jemals auf dem Wege der Vervollkommnung stehen zu bleiben.“

Der Erfolg war, dass sich das Defizit, welches im Jahre 1876 noch auf 2680691 Rubel belief, mit einigen Schwankungen von Jahr zu Jahr verringerte, und im Jahre 1885 bereits auf 765263 Rubel herabgegangen war. Russland ist allerdings, nachdem einmal der finanzielle Erfolg erreicht war, seinem Standpunkte nicht treu geblieben und sein jetziger hoher Überschuss ist eher auf die Höhe seiner Taxen (7 Kopeken = 15 Pfennige für je $12^3/_4$ g

Briefe) sowie darauf zurückzuführen, dass es für den weiteren Ausbau des vorhandenen Postnetzes insbesondere für dessen kostspielige Ausdehnung auf das flache Land so gut wie gar keine Mittel aufwendet, sondern sich mit der Ausnutzung der bestehenden oder, wie bereits erwähnt, der Herstellung von Verbindungen zwischen grösseren Städten und verkehrsreichen Gebieten begnügt.

Auf dem von Russland verlassenen Standpunkt stehen aber noch jetzt die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Motive für diese finanzielle Behandlung der Post sind in dem Bericht des dritten assistierenden Postmeisters der Vereinigten Staaten über die Finanzlage für das Rechnungsjahr 1888/89 in so vortrefflicher Weise dargelegt, dass sie hier Erwähnung verdienen:

„Ich möchte mich zu der Ansicht bekennen, dass, so lange die strengste Sparsamkeit die Politik der Postverwaltung bildet, so lange der Kongress für die Bedürfnisse des Postdienstes in dem liberalen Geiste sorgt, als dieses in den letztverflossenen Jahren der Fall war, so lange die Post ihren hohen Aufgaben gegen die Nation so getreulich gerecht wird, wie bisher — es von geringer Bedeutung ist, ob ihre Einnahmen völlig ausreichen, um ihre Ausgaben zu decken.

Folgende Stelle aus den Werken des gefeierten Dr. Chamming drückt den hohen Beruf der Postverwaltung, ihren grossen Wert für die Union und die Grundsätze, nach denen sie geleitet werden soll, so schön aus, dass ich mich nicht enthalten kann, die betreffenden Worte auf die gegenwärtige Sachlage anzuwenden:

„Die Postverwaltung trägt viel dazu bei, die Einheit unter uns herzustellen, indem sie den ungehinderten Verkehr zwischen den entferntesten Landesteilen herstellt, die kein anderes Verkehrsmittel untereinander in Verbindung bringen kann. Sie schlingt um das ganze Land ein Band der Sympathie und macht das Land in Wahrheit zu einer grossen Nachbarschaft. Sie befördert eine Art von Geselligkeit

zwischen denen, die an der Seeküste und denen, die auf den Bergen wohnen. Sie erhält die Freundschaft zwischen denen, die da nie mehr im Leben zusammenkommen. Sie verbindet die Familie in der neuen Ansiedlung, in dem halb gelichteten Walde mit dem hochkultivierten Erdenfleck, von wo sie ihre Wanderschaft angetreten. Sie erleichtert Handelsverbindungen und den Warenaustausch in einer Weise, die aller Berechnung spottet. Deswegen bedauern wir es auch immer, wenn wir einen Nachweis der Einnahmen zu Gesicht bekommen, die dem Staatsschatze aus dem Postbetriebe zufliessen. Die Post sollte dem Staate keinen Cent eintragen, sie sollte einzig und allein ihre Betriebskosten aufbringen; ja, so gross ist die Wichtigkeit, die wir dem freiesten Verkehr zwischen allen Teilen unseres Landes beilegen, so sehr wünschen wir, dass der Arme und der Reiche sich der Verkehrsmittel erfreuen kann, dass wir lieber eine Post haben wollen, die eine Last für den Staatsschatz ist, als eine solche, die ihm aus ihren eigenen Einnahmequellen Geld zuführt.““

Klar und ohne Umschweife ist in diesen Sätzen aber auch das Moment hervorgehoben, welches eine derartige finanzielle Behandlung der Post allein ermöglicht, nämlich „die Sorge des Kongresses für die Bedürfnisse des Postdienstes“, d. h. die Unterstützung aus sonstigen Staatsmitteln.

Unbestreitbar ist die Frage der Deckungsmöglichkeit wenigstens für die unumgänglichsten Kosten die wichtigste, von deren Lösung es abhängt, wie weit die Post den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens Rechnung tragen bezw. ihnen sogar wegebahnend zu Hilfe kommen kann. Wo eine Unterstützung der Post aus den Staatsmitteln nicht möglich ist, da werden niedrige Portotaxen, die unterhalb der Kostengrenze bleiben, eher eine Hemmung wie eine Förderung des Verkehrs bedeuten, weil der Post die nötigen Mittel zur Durchführung und Ausbildung ihrer Organisation entsprechend den wachsenden Verkehrsansprüchen fehlen. Denn natürlich können Fortschritte im Postwesen nicht erzielt werden ohne Mehrausgaben, wobei es die Steigerung des Verkehrs bedingt,

dass produktive Mehrkosten unverzüglich aufgewendet werden.

Wie ausserordentlich hemmend derartige Finanzkalamitäten auf den Postverkehr wirken können, hat sich, um nur ein Beispiel aus länger zurückliegender Zeit anzuführen, in S. Domingo gezeigt, dessen Postverwaltung erst 1894 dank eines aussergewöhnlichen Zuschusses aus der Staatskasse imstande war, ihre seit Jahren schwebenden Verbindlichkeiten mit ausländischen Postverwaltungen zu begleichen und erst nach Begleichung der Schulden und Hebung ihres Kredits zu Erwägungen übergehen konnte, sich am internationalen Postpäckerei- und Postanweisungsverkehr zu beteiligen. (Rechnungsbericht 1894.) Auch die Postverwaltung von Peru, welche auf Staatszuschüsse gar nicht oder doch nur in sehr mässigem Umfange rechnen konnte, verhielt sich noch 1892 (13 Jahre nach dem Beitritt zum Verein) ablehnend gegen jede durchgreifende Ermässigung des peruanischen Inlandsportos, weil sie eine Erschütterung des Gleichgewichts im Posthaushalt fürchtete (Jahresbericht 1892), obwohl sie die günstige Wirkung derartiger Ermässigungen für Handel und Verkehr nicht verkannte.

Sicherlich sind derartige Befürchtungen unter solchen Umständen auch durchaus berechtigt, da die Grundlage für eine günstige Wirkung mässiger Portosätze immer das Vorhandensein einer gut durchgeführten und lebensfähigen Organisation ist. In solchen Fällen können daher hohe Tarife nicht als Verkehrshemmungen aufgefasst werden, sondern müssen, wie etwa Schutzzölle für die Entfaltung und Entwicklung einer beginnenden Industrie förderlich und u. U. gradezu notwendig sind, als erforderlich für die Entwicklung des Verkehrs bezeichnet werden, indem die aus ihnen erzielten Überschüsse erst die Schaffung und Ausbildung des Instruments ermöglichen, dessen sich der Verkehr bedienen kann.

Die Entscheidung darüber aber, welcher von den beiden Wegen (niedrige oder hohe Taxen) für das Gemeinwesen am

vorteilhaftesten und angebracht ist, hängt eng mit den Gesamtbudgetverhältnissen des Staates zusammen, und kann nur nach logischen, dem Wesen des einzelnen Staates und seines Haushaltes entspringenden, nach politischen, finanziellen, nach volkswirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten zusammen gefällt werden. Während z. B. ein Herabgehen unter die Kostengrenze im allgemeinen bei einer geringen Dichtigkeit der Bevölkerung als Anregung zum gegenseitigen Inbeziehungstreten oder aber auch beim Vorhandensein starker Entwicklungstendenzen auf einem bestimmten Verkehrsgebiet zur weiteren Förderung des Verkehrs vorteilhaft für die Gesamtentwicklung des Gemeinwesens sein kann, erscheint es zum Mindesten zweifelhaft, ob sich eine derartige Praxis dort empfiehlt, wo bei starker Bevölkerung und entwickelten Verkehrsverhältnissen bereits eine hohe Besteuerung Platz gegriffen hat und durch Überschüsse aus dem Verkehrswesen die für den Staat notwendigen Mittel zum Teil unmerklicher erzielt werden können wie auf andere Weise.

Wenn demgegenüber, wie es früher der Liberalismus (zu vergl. auch Klüber, Öffentliches Recht des Deutschen Bundes S. 674) und neuerdings wieder die Agitation für das Weltpennyporto vielfach tut, der Standpunkt geltend gemacht wird, dass die Post überhaupt nicht die Aufgabe haben dürfe, eine Finanzquelle zu sein, so kann eine derartige Verallgemeinerung nur als doktrinär bezeichnet werden.

Diese notwendige Freiheit der Entscheidung aber wird den Vereinsstaaten durch die einheitliche Taxfestsetzung, wie sie das generelle Porto darstellt, genommen. Wenn sich die verkehrsschwächeren Staaten trotzdem, und obwohl sie die Einwirkungen des Einheitsportos auf ihre inneren Verhältnisse richtig erkannten, doch aus freiem Entschluss der Einheitstaxe unterwarfen, so können sie dazu nur ganz gewichtige Gründe veranlasst haben. Welcher Art diese sind, lässt sich am besten durch die Motive veranschaulichen, die erst kürzlich wieder Deutschland bewogen haben, dem von England beschrittenen Weg der Taxverbilli-

gung im Verkehr mit Nordamerika trotz der schwerwiegendsten finanziellen Bedenken zu folgen.

Am 6. Juni 1905 trugen die Ältesten der Kaufmannschaft Berlins dem Staatssekretär des Reichspostamts eine Bittschrift vor, in der unter Hinweis auf die Einführung des Pennyportos im englischen Kolonialverkehr für gleiche Taxermässigung in Deutschland ersucht wurde:

„Solange der Vorteil,“ heisst es dort, „nur England und seinen Kolonien allein zu Gute kommt, befinden sich alle anderen Länder im Nachteil. Je länger diese Differenzierung anhält, desto empfindlicher werden sich die Nachteile geltend machen und einer Ausdehnung des internationalen Verkehrs entgegenstehen. Für Deutschland ganz besonders erlangt die Portofrage eine um so grössere Bedeutung in Berücksichtigung des Umstandes, dass durch die neuen Handelsverträge unsere Stellung auf dem Weltmarkt wesentlich ungünstiger sein wird als bisher. Unsere Bitte an Ew. Exzellenz geht dahin, dem nächsten Kongress des Weltpostvereins die allgemeine Ermässigung des Weltportos, etwa auf die seither für den inländischen Verkehr der einzelnen Länder geltenden Sätze, vorzuschlagen und die Vorbereitungen für diese Vereinbarungen schon jetzt in Angriff nehmen zu wollen.“

Diese handelspolitische Bedeutung der Portoermässigung trat dann praktisch in Erscheinung, als das Pennyporto zwischen England und Nordamerika, nächst England dem wichtigsten Handelsland für Deutschland (der Warenaustausch belief sich 1906 auf 1872 Mill. Mark in der Ein- und Ausfuhr, mit England auf 1891 Mill. Mark), zur Wirklichkeit wurde. In der Tat haben diese Gründe kommerzieller Natur neben nationalen Gesichtspunkten, die es ratsam erscheinen liessen, den 7 bis 8 Millionen Deutschen bezw. Deutschredenden in Nordamerika für den Verkehr mit dem Mutterlande dieselben Erleichterungen zu gewähren als sie für den Verkehr nach England genossen, die deutsche Postverwaltung veranlasst,

wenigstens im direkten Verkehr über deutsche Linien das Pennyporto einzuführen.

Ähnlich wie Deutschland hier im Interesse seines Handels sich zu einer Portoermässigung gezwungen sah, sind auch s. Zt. die verkehrsschwächeren Staaten veranlasst worden, dem Weltpostverein beizutreten, um nicht andernfalls von der Entwicklung des weltwirtschaftlichen Lebens überhaupt ausgeschlossen zu bleiben bezw. die Konkurrenzfähigkeit ihres an sich schon schwachen Handels und ihrer Industrie auf dem Weltmarkte noch weiter zu erschweren. Aus den gleichen Gründen würden sie sich auch trotz der schwerwiegendsten finanziellen Bedenken der Durchführung weiterer Taxverbilligungen z. B. des Weltpennyportos nicht entziehen können, sofern diese von den stärkeren Staaten beschlossen würde.

Derartige Vereinheitlichungsbestrebungen ergeben sich mit der Zunahme der billigeren Portosätze zwischen den einzelnen Ländern aber von selbst aus der dem Vereinsporto innewohnenden Tendenz nach absoluter Einheit. Darauf hinzielende Anträge waren bereits auf dem Kongress in Rom gestellt worden, noch bevor das Pennyporto in dem Verkehr zweier voneinander unabhängiger Staaten zur Wirklichkeit geworden war. Insbesondere waren Neuseeland und Egypten dafür eingetreten, wovon letzteres bereits 1905 dem englischen Pennyporto beigetreten war und Neuseeland seit 1901 das Prinzip des Weltpennyportos überhaupt zur Geltung zu bringen versucht und auch erreicht hatte, dass die Postverwaltungen von Portugal, Italien, Serbien, Schweiz, Siam, Egypten, Liberia, Chile, Costa Rica, Mexiko, Nicaragua, Paraguay, Peru und die portugiesischen Kolonien sich bereit fanden, die aus Neuseeland ihnen zugehenden, nach der Pennytaxe frankierten Briefe als richtig frankiert anzusehen und mit keiner Nachtaxe zu belegen.

Unterstützt wurde diese Vereinheitlichungsbewegung durch die überall einsetzende Agitation aus Handels- und Wirtschaftskreisen. Besonders stark ist diese z. Zt. in England

unter der zielbewussten Leitung J. Henniker Heaton geworden, der bereits im Jahre 1885 bei einem Antrag auf Einführung des Weltpennyportos im House of Commons 150 Stimmen für sich gewann und am 10. August 1905 einen Verein zur Beförderung der allgemeinen Einführung des Pennyportos gründete, dem 350 Peers und Parlamentsmitglieder sowie die Erzbischöfe von Canterbury, Westminster, Dublin, der Bischof von London, der Lord Mayor von Dublin und der Lord-Prevost von Glasgow beitraten. Die erste Frucht der Vereinstätigkeit war der bereits erwähnte Beitritt Egyptens zur Penny-Porto-Vereinigung mit England am 5. 12. 1905.

Die finanziellen Bedenken der Staaten sucht die Agitation, gestützt auf die bisherigen Ergebnisse des Pennyportos, mit dem Hinweis auf die allgemein zu erwartende Verkehrssteigerung zu entkräften. In der Tat ist auch überall dort, wo das Penny-Porto zur Einführung gelangt ist, eine bedeutende Verkehrssteigerung eingetreten.

Der Tarifverkehr zwischen England und Britisch Indien ist bei der Einführung des Pennyportos (1898) in den ersten 6 Jahren insgesamt um 100 % und in den folgenden Jahren um 7 bis 8 % gestiegen.

Die Postverwaltung der britischen Kolonie Neuseeland bezeichnet die Ergebnisse des Postbetriebs in dem Verwaltungsbericht für das Jahr 1901, dem ersten, welches der Einführung des Weltpennyportos folgte, für die „vielleicht denkwürdigsten seit dem Bestehen der Post“. Die Zunahme des Briefverkehrs belief sich auf 13 Millionen Stück.

In der britischen Kolonie Straits Settlements betrug die Steigerung des Verkehrs in dem Zeitraum von 1899 bis 1902 36 %; die Zahl der beförderten Briefsendungen war von 8 auf 11 Millionen gestiegen.

Der Briefverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg, für den durch Vertrag vom 20. 8. 1902 mit Wirkung vom

1. 1. 1902 ab das interne Porto (also auch das Pennyporto) eingeführt wurde, steigerte sich infolge der Ermässigung um 40 %.

Bei Anführung dieser Ergebnisse zugunsten des Pennyportos darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Staaten trotz der teilweise enormen Steigerung doch finanzielle Ausfälle erlitten haben.

Der Taxänderung, nach der vom 1. Januar 1891 ab im Verkehr Englands mit den Kolonien das Porto von 4,5 und 6 Pence auf $2^1/_2$ Pence ermässigt wurde, folgte ein Einnahmeausfall von rund 100 000 Pfund. (37. Jahresbericht der Grossbritannischen Postverwaltung 1890/91.)

Der Portoausfall infolge der Durchführung des Pennyportos zwischen England und Nordamerika muss, bei einem Verkehr zwischen den beiden Staaten von rund 20 Millionen Briefe im Jahre 1907 mindestens 130 000 £ = 2,6 Millionen Mark veranschlagt werden.

Der Versuch der Durchführung des Weltpennyportos in Neuseeland kostete 34 000 £, was allerdings gegen den Voranschlag von 80 000 £ immer noch ein äusserst günstiges Resultat ist.

Unzweifelhaft aber würden diese Ausfälle bei einer allgemeinen und nicht nur — wie in den oben angeführten Fällen — partiellen Durchführung des Pennyportos ganz wesentlich grösser sein. Wenn man z. B. die jetzige Steigerung jährlich zu 6 % annimmt, müsste bei der Einführung des Weltpennyportos die Steigerung der Auflieferung im ersten Jahre allein 112 Prozent betragen, wenn eine Schädigung nicht eintreten sollte. Eine derartige Steigerung ist aber nirgends selbst unter den günstigsten Verhältnissen anzunehmen. Unter Zugrundelegung des schon ausserordentlich günstigen Ergebnisses im Verkehr Grossbritanniens mit Britisch Indien lässt sich erst nach Ablauf von 6 Jahren dieselbe Portoeinnahme erwarten wie im Jahre vor der

Durchführung der Taxermässigung. Erst nach noch weiteren Jahren aber würde die Einnahme die Höhe erreichen, die im Falle der Beibehaltung der bisherigen Taxe nach der regelmässigen Verkehrszunahme erwartet werden darf.

Im Einzelnen würde z. B. Deutschland, das 1907 125,9 Mill. Briefe abgesandt hat, die dem gewöhnlichen Weltporto unterliegen, bei Einführung des Weltpennyportos, selbst wenn alle Briefe als einfach angesehen werden, mit einem Ausfall von 12,6 Mill. Mark, England mit 54,9 Mill. dem gewöhnlichen Weltporto unterliegenden Briefen mit einem solchen von 7,1 Mill. Mark, Frankreich mit 83,3 Mill. Briefen mit einem Verlust von 9,9 Mill. Mark zu rechnen haben.

Der Gesamtausfall der Vereinsverwaltungen wäre nach dem Ergebnis der Statistik im ersten Jahre mindestens auf 60 bis 70 Mill. zu veranschlagen, der sich erst nach und nach verringern würde.

Diese ungünstige Finanzwirkung wird noch dadurch verstärkt, dass die Verkehrszunahme auch eine Zunahme der Ausgaben bedingt. Hierüber führt Krätke im Reichstag in der Sitzung vom 9. März 1906 treffend aus:

„Der Satz ist richtig, dass die Verbilligung und Erleichterung des Verkehrs eine Vermehrung hervorruft. Aber ich habe schon mehrfach, auch in der Kommission, zum Ausdruck gebracht, dass es eine Täuschung wäre, anzunehmen, dass die Vermehrung nun auch sofort eine grössere Einnahme und ein besseres finanzielles Resultat herbeiführen werde; es ist im Auslande sowie bei uns immer festgestellt worden, dass in demselben Maasse, wie der Verkehr wächst, auch die Ausgaben wachsen. Ich habe bereits angeführt, dass es bei der Einführung des Pennyportos (Hill) in England 17 Jahre gedauert hat, bis der Reinertrag wieder der gleiche war wie vor der Reform. Wir erkennen vollkommen an, dass eine Verbilligung des Verkehrs, die auch wir erstreben, eine Vermehrung hervorruft, und dass dieses im Ganzen unserem Nationalvermögen zugute kommt. Aber es

ist eben eine Täuschung, wenn man annimmt, dass die Reineinnahmen dabei wachsen oder gleich bleiben.“

Die Richtigkeit dieser Ausführungen ergibt sich schon daraus, dass entsprechend den Einnahmen bei allen Staaten auch die Ausgaben gestiegen sind, wenn sich auch eine spezielle Berechnung, wieviel von dieser Steigerung der Ausgaben auf das Anwachsen des Briefverkehrs entfällt, schwer geben lässt, weil der Postbetrieb sich nirgends ausschliesslich mit dem Briefverkehr befasst und die vorhandenen Betriebskräfte, Mittel und Einrichtungen den verschiedenen Betriebszweigen gleichzeitig dienen.

Wie schwer aber allein die Mehrausgabe an Personal ins Gewicht fällt, geht daraus hervor, dass die Besoldung eines einzigen Beamten schon die Einnahme von 25 000 nach dem Pennyporto taxierten Briefen verzehrt, nach dem bisherigen Personalbestande aber auf jeden Betriebsbeamten entfallen, z. B. in

Deutschland	rund	50 000	Briefpostsendungen,
V. Staaten v. Nordamerika	„	120 000	„ ,
England	rund	110 000	Briefpostsendungen,
Frankreich	„	90 000	„ ,

sodass also bei einer Verkehrssteigerung von 100 000 Briefen, für die im ganzen 5000 Fr. Porto eingenommen werden (50 000 aufgelieferte und 50 000 eingehende Briefe), rund eine Beamtenkraft mehr gerechnet werden muss.

Dann ist auch zu berücksichtigen, dass bei der Verkehrszunahme ebenfalls die Transitmassen und dementsprechend die von den einzelnen Staaten zu zahlenden Entschädigungssummen wesentlich steigen. Dieses fällt um so mehr ins Gewicht, als die Transitvergütungen schon jetzt in vielen Fällen kaum, in anderen Fällen überhaupt nicht mehr aus der Taxe gedeckt werden können.

So ist z. B. für einen Brief bis 15 g über Hamburg nach Südamerika von Deutschland an die Dampfergesellschaft eine Transitentschädigung von 9,6 Pf., für einen Brief nach

Japan im Gewichte von 15 g eine solche von 16,2 Pf. zu zahlen, sodass also im letzteren Falle beim Pennyporto die deutsche Postverwaltung 6,2 Pf. zulegen müsste.

Eine Herabsetzung der Vergütungen aus diesem Anlass würde aber für die Haupttransitstaaten weitere empfindliche Verluste mit sich bringen.

Als das schwerwiegendste Moment kommt endlich hinzu, dass die Durchführung des Weltpennyportos auf die Taxfestsetzung für den inneren Verkehr eine ganz bedeutende Rückwirkung haben würde.

Zwar beruft sich die jetzige Agitation auf die bereits angeführten Worte Stephans, dass die Übereinstimmung des Inlands- und Auslandstarif ein Ideal wäre. Ob aber sich das allgemeine Billigkeitsgefühl mit diesem Ideal, der Gleichheit der Taxen für den in- und ausländischen Verkehr, auf die Dauer einverstanden erklären würde, erscheint zum mindesten sehr zweifelhaft. Eher dürfte als Folge der Verwirklichung des besagten Ideals in Kürze eine neue Agitation zu erwarten sein, die auf die Unbilligkeit hinwiese, dass für kürzere Inlandsstrecken dasselbe Porto erhoben würde, wie für die im Vergleich dazu unverhältnismässig grösseren Auslandsbeförderungen, obwohl für diese obendrein noch besondere Transitkosten zu entrichten seien. Eine Berechtigung könnte dieser Agitation um so weniger abgesprochen werden, als eine verschiedene Abstufung der beiden Tarife schon deshalb notwendig und gerecht ist, weil jeder Staat für den Auslandssatz durchschnittlich zwei Briefe, einen Hin- und einen Rückbrief, befördert, für die Beförderung zweier Inlandsbriefe den Inlandssatz aber doppelt erhebt. Im allgemeinen muss sich daher die Höhe des Auslandstarifs, wie es auch fast allenthalben der Fall ist, auf der Hälfte des Auslandstarifs halten, wenn er als gerecht bezeichnet werden soll.

Ob aber eine derartige Herabsetzung des Inlandsportos auf die Hälfte des Pennyportos selbst in den verkehrsstärksten Staaten auch nur allmählich zu einer Kostendeckung

führen wird, erscheint im höchsten Grade zweifelhaft; in den verkehrsschwächeren Staaten dürfte es bestimmt nicht der Fall sein.

§ 9. Das spezielle Einheitsporto.

Je mehr die Verbilligung also fortschreitet, was bei dem oben dargelegten Gesetz der gegenseitigen Beeinflussung der Taxhöhen mit Bestimmtheit zu erwarten ist, um so ungünstiger wird die Lage der verkehrsschwächeren Staaten, die finanziell nicht in der Lage sind, der Verbilligungstendenz zu folgen, sich aber doch aus Rücksicht auf die Erfordernisse ihres Handels und Wirtschaftslebens nicht ausschliessen können. Sie haben daher ein wesentliches Interesse daran, dass von der im Vertrage gewährten Freiheit, Vereinbarungen über die Anwendung billiger Portosätze zu treffen, nicht allzu grosser Gebrauch gemacht wird. Dieses Interesse ist um so grösser, als sie aus dem ungleichen Anteil an der Verkehrssteigerung doppelten Nachteil ziehen und einmal den direkten Ausfall an Porto erleiden, sodann aber auch die höheren Kosten für die Behandlung der eingehenden Sendungen tragen zu müssen. Hieraus kann allerdings nicht die Forderung gezogen werden, dass die vorgeschritteneren Staaten sich mit Rücksicht auf die in der Wirtschaftsentwicklung zurückstehenden eine Beschränkung in der finanziellen Regelung ihrer Postverhältnisse, insbesondere bei Festsetzung der Taxen auferlegen sollten.

Ebenso unbestreitbar birgt es andererseits aber auch eine Härte, die schwächeren Staaten zu zwingen, sich den hauptsächlich im Interesse der verkehrsstärkeren Staaten erfolgenden Taxermässigungen zu fügen, wie es das System des Einheitsportos im letzten Grunde verlangt. Viel richtiger und dem Gegenseitigkeitsprinzip gemässer wäre es, ihnen wenigstens durch die Freiheit der Taxfestsetzung innerhalb gewisser Grenzen die Möglichkeit zu lassen, mit allmählichen Taxverbilligungen den voraneilenden Vereinsmitgliedern zu

folgen, — eine Forderung, wie sie das spezielle Einheitsporto erfüllt.

Demgegenüber stösst die Frage auf, ob denn überhaupt die Durchführung der absoluten Einheit für das Wirtschaftsleben notwendig ist.

Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass sich eine absolute Einheit der Taxe schon wegen der verschiedenen Münzwährungen überhaupt nicht erreichen lässt.

Die Normalsätze des Vereins von 5, 10 und 15 Cts. sind in der Goldwährung der Frankenmünze festgelegt und dürfen nach Artikel 10 des Vertrages von den Vereinsländern in eigene Währung „zum entsprechenden Werte mit der Befugnis zur Abrundung der Bruchteile“ umgerechnet werden. Diese Umrechnungswerte werden durch Artikel IV des Ausführungsreglements des Vertrages endgiltig bestimmt.

Diese Festlegung ist auf den verschiedenen Kongressen, ganz besonders auf dem Kongress von Washington, der Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen, die grade deswegen beachtenswert sind, weil sie zeigen, dass sich die aus ungleicher Taxfestsetzung entspringenden Mängel, die man allenfalls gegen das spezielle Einheitssystem vorbringen könnte, auch bei dem Prinzip der generellen Einheit nicht vermeiden lassen.

Auf dem Washingtoner Kongress brachte der Delegierte Grossbritanniens, M. Walpole, zur Sprache, dass der englische Tarif bedeutend höher normiert sei, als derjenige irgend eines anderen Landes. Unter Zugrundelegung der Tatsache, dass das Pfund Sterling in den Ländern mit Goldwährung mindestens 25 Fr. und noch mehr in den Ländern mit Silberwährung gilt, führte er aus, dass man für 25 Fr. 100 internationale Briefe im Auslande, in England aber bei dem festgelegten Gegenwerte für 25 Cts. von $2^1/_2$ Pence nur 96 Briefe frankieren könne.

Das englische Volk zahle daher 4 $^0/_0$ pro Brief mehr als die übrigen Länder nach dem Goldwert. Dieser Unterschied werde aber noch grösser, wenn man die tatsächlich

zur Erhebung gelangenden Taxen vergleiche; z. B. sei die Taxe Österreichs (10 Kreuzer) bedeutend weniger als $2^1/_2$ Pence und die Taxe in Spanien (25 Centimos) sei sogar weniger als 20 Cts. „Il est très difficile de convaincre le commerce britannique que le timbre poste anglais doive être vendu plus cher que le timbre autrichien ou espagnol.“ (D. d. C. d. Washington p. 439.)

Er verlangte daher eine Herabsetzung des Gegenwertes auf 2 Pence.

Dieser Antrag fand lebhaften Widerspruch. Zunächst führte Frankreich dagegen aus, dass immer der nächstliegende Gleichwert genommen werden müsse, der eben im vorliegenden Falle $2^1/_2$ Pence sei (2 Pence = 21 Cts., $2^1/_2$ Pence = $26^1/_4$ Cts.). Deutschland schloss sich den französischen Ausführungen an und bezeichnete die Festsetzung eines Gegenwertes unterhalb der Vereinstaxe als unzulässig (p. 441 a. a. O.). Dieser rechtfertige sich vielmehr nur bei Eintritt einer Wertverminderung des Geldes; auch könne eine Einzelermässigung für ein bestimmtes Land nicht zugelassen werden; wenn sie vielmehr gestattet würde, müsse auch den übrigen Ländern dieselbe Vergünstigung gewährt werden. In diesem Sinne beanspruchten denn auch eine Reihe von Ländern niedrigere Gegenwertfestsetzungen für den Fall, dass der englische Vorschlag zur Annahme kommen sollte. So wollte Egypten die Vereinstaxe von 10 millièmes (26 Cts.) auf 9 millièmes ($23^1/_2$ Cts.) und Frankreich die seinige sogar auf 20 Cts. herabsetzen.

Zeigen diese Kontroversen auf der einen Seite die Unmöglichkeit, eine auch nur annähernd ausnahmslose Einheit der Taxe zu erreichen, so bringen sie andererseits zugleich die Stärke der Abhängigkeit der Taxfestsetzungen untereinander klar zum Ausdruck. Wie sehr diese Unterschiede trotz ihrer anscheinenden Geringfügigkeit sowohl für das Wirtschaftsleben als auch für das Finanzergebnis der Post ins Gewicht fallen, lässt sich an den Portoverhältnissen Deutschlands erweisen. In deutscher Währung entsprechen

dem Normalvereinssatz von 25, 10 und 5 Cts. die Gegenwerte von 20, 8,10 und 4,05 Pfennigen. Demnach ist nur der Briefportosatz von 20 Pf. ungefähr der normale ($1^1/_4$ $^0/_0$ oder 0,25 Pf. Unterschied); bei den nach oben abgerundeten Taxen der Postkarten (statt 8,10 = 10 Pf.) und Warenproben (statt 4,5 = 5 Pf.) beträgt die Abweichung aber schon 23,4$^0/_0$. Hiernach kann man also für 10 Mark aus Deutschland 100 Postkarten, aus den Ländern mit Frankenwährung dagegen 123 Postkarten in das Ausland versenden.

Im Drucksachen- und Warenprobenverkehr sind diese Unterschiede noch grösser, was um so bedenklicher für die Handelswelt ist, als diese Versendungsgegenstände grade für die Anknüpfung und Unterhaltung von Beziehungen von grösster Bedeutung sind. Z. B. ist für eine Drucksachensendung im Gewichte von 2 kg aus einem Lande der Frankenwährung nach Deutschland 1,60 M. zu zahlen, während das Porto derselben Sendung aus Deutschland 2 M. beträgt.

Ein wie starker Anreiz in diesen Unterschieden zur Ausnutzung der Arbitrage besonders bei Massensendungen liegt, ergibt das einfache Rechenexempel, nach dem z. B. eine Grossfirma Deutschlands für 100000 Kataloge im Einzelgewicht von rund 200 g, die sie ins Ausland versenden will, von Deutschland aus 20000 M., dagegen von einem Lande mit Frankenwährung aus nur 16200 M. (statt 20 Pf. nur 20 Cts. = 16,20 Pf. pro Stück) zu entrichten hat, also 3800 M. spart. Der Gewinn bleibt immer noch bedeutend genug, wenn hierzu einige 100 M. Eisenbahnfrachtkosten für die Versendung zum Aufgabeort gerechnet werden.

Dass eine derartige Ausnutzung der Taxunterschiede in Wirklichkeit geschehen mag, darauf lässt die eigentümliche Erscheinung schliessen, dass z. B. von Frankreich nach Deutschland viel mehr Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere versandt werden, als umgekehrt, obwohl unbestreitbar der deutsche Handels- und Industrieverkehr stärker ist wie derjenige Frankreichs.

So sind im Jahre 1907
von Frankreich nach Deutschland 36 Millionen Sendungen,
darunter 3,7 Mill. Postkarten,
12,4 Mill. Drucksachen,
131 000 Geschäftspapiere und
860 000 Warenproben;
in umgekehrter Richtung dagegen nur 22 Mill. Sendungen,
darunter 2,5 Mill. Postkarten,
5,2 Mill. Drucksachen,
67 000 Geschäftspapiere und
527 000 Warenproben
versandt worden.

Im Jahre 1906 beläuft sich der Briefpostverkehr aus Frankreich nach Deutschland auf 31 Millionen Stück,
darunter 4 Mill. Postkarten,
9 Mill. Drucksachen,
100 000 Geschäftspapiere und
665 000 Warenproben;
in umgekehrter Richtung 23 Millionen Stück,
darunter 3 Mill. Postkarten,
4 Mill. Drucksachen,
82 000 Geschäftspapiere und
457 000 Warenproben.

Gleichartige Erwägungen haben auch mehrfach zu Anträgen aus Parlaments- und Handelskreisen geführt, das deutsche Auslandsporto für Postkarten und Drucksachen auf 4 und 8 Pf. herabzusetzen (Abgeordneter Eickhoff im Reichstag, Sitzung 127 vom 25. Januar 1905), ohne dass diese Anträge jedoch aus finanziellen und technischen Bedenken (zu grosse Vermehrung der Wertzeichensorten) Berücksichtigung gefunden haben.

Können so unerhebliche Unterschiede in der Taxfestsetzung schon von Bedeutung für das Wirtschaftsleben und das finanzielle Ergebnis sein, so liegt in dieser gegenseitigen Beeinflussung eine sichere Gewähr, dass sich in der internationalen Tarifnormierung eine Gleichmässigkeit auch Bahn

brechen und erhalten wird, ohne dass ein Einheitssatz normiert ist. In diesem Sinne stellt auch der Präsident des Berner Kongresses die Annahme der generellen Einheitstaxe als eine Maassnahme dar, die nur die von selbst gegebene Entwicklung der internationalen Taxen, die sich auszugleichen streben, beschleunige und ihr hierin vorausgreife: Au reste toutes les taxes tendent à s'égaliser, et en proclamant une taxe unique, il est à prévoir, que le Congrès ne fera que dévancer de quelques années le mouvement qui se produit dans ce sens. (Documents du c. p. de Berne S. 23.)

Eine Gegenüberstellung dieser aus der natürlichen Entwicklung selbst heraus versuchten Begründung des generellen Einheitsportos mit dem tatsächlichen Entwicklungsgang zeigt aber deutlich, wie stark dieser Begriff selbst abgesehen von den durch die Münzverschiedenheiten bedingten Abweichungen praktisch unrealisierbar ist. In Wirklichkeit hat sich die Entwicklung nicht in der Richtung auf das generelle, sondern auf das spezielle Einheitsporto hinbewegt. Besonders stark tritt dieses nach dem Kongresse in Rom hervor, wo in den Vereinsstaaten nicht nur die Sätze, sondern sogar auch die Gewichtsabstufungen verschiedene geworden sind.

Sicherlich liegt der Grund hierfür nicht darin, dass es an dem guten Willen, die generelle Einheit zu verwirklichen, gefehlt hat. Überall aber treten in der Geschichte des Vereinsportos die Schwierigkeiten hervor, die unterschiedlichen Forderungen, welche an die Finanzbudgets der Vereinsstaaten gestellt werden, mit dem Prinzip der Einheitstaxe zu vereinen. Dies war unmöglich, weil die Aufstellung des unbedingten Einheitssatzes, wie die vorstehenden Ausführungen gezeigt haben, die Anwendung ein und desselben Mittels auf ungleiche Verhältnisse bedeutete, d. h. die Vereinsstaaten zwang, trotz äusserster Verschiedenheit der vorliegenden Verhältnissse und der daraus folgernden Staatsaufgaben zu einer gleichartigen Postfinanzpolitik überzugehen. Gewiss haben alle Postverwaltungen das eine Interesse, den Verkehr zu heben und nach Möglichkeit zu fördern. Wäh-

rend dies aber bei den verkehrsstarken Staaten vielfach zum Wohle des Ganzen am besten durch weitere Taxermässigungen, selbst wenn diese mit Ertragsausfällen verbunden sein sollten, geschehen kann, müssen die verkehrs- und finanzschwächeren Staaten vor allen Dingen darauf bedacht sein, die Mittel für die Durchführung einer straffen Organisation und den Ausbau des Verkehrsnetzes zu erhalten und zu gewinnen. Hierzu eignen sich unter ihren Verhältnissen hohe Taxen eher als niedrige, wie ja in der Postgeschichte alle Staaten mit wenig entwickelten Verkehrsverhältnissen zunächst vorzugsweise eine fiskalische Tendenz verfolgt haben, weil sich eben nur so die Kosten decken und die Mittel zum weiteren Ausbau gewinnen liessen.

Somit erweist sich die Entwicklung zum speziellen Einheitsporto als die gesunde, weil dieses Taxsystem den Staaten die erforderliche Freiheit der Entschliessung über die einzuschlagende Postfinanzpolitik gewährt.

In Wirklichkeit stellt auch der heutige Normalsatz von 25 Cts. für 15 g lediglich eine obere Grenze dar, über welche die im übrigen vollständig freie Taxvereinbarung der Staaten nicht hinausgehen darf, und es fehlt nur noch die Normierung eines Mindestsatzes, um das Bild des von Stephan vorgeschlagenen speziellen Einheitsportos, wenn auch in anderen Grenzen, deutlich wiederzugeben.

Die Normierung einer derartigen Mindesttaxe war allerdings zur Zeit der Vereinsgründung nicht erforderlich. Denn bei der Höhe der damals bestehenden Taxen und dem herrschenden fiskalischen Geist, der erst durch den Verein unterdrückt werden sollte, kam die Erwägung, dass ein Staat zu *niedrige Taxen* erheben könne, überhaupt nicht in Betracht. Demgegenüber ist aber eine derartige Möglichkeit heutzutage nicht mehr von der Hand zu weisen. Denn viel eher wie durch eine fiskalische Praxis könnte bei der jetzigen Wirtschaftslage ein finanzkräftiger Staat eine Ausnutzung des internationalen Verkehrs für national wirtschaftliche Zwecke dadurch versuchen, dass er einen niedrigeren

Portosatz nach dem Auslande ansetzt, als er von den übrigen Staaten zur Anwendung gebracht wird, und so seinem Handel und Wirtschaftsleben eine Konkurrenzfähigkeit verschafft, die andere Staaten infolge ihrer ungünstigeren Finanzlage ihren Angehörigen nicht zu bieten vermögen. Eine derartige Praxis könnte sogar zu einem ähnlichen Wettlauf der Taxherabsetzungen führen, wie er sich in den Preisdrückereien der Trusts und der englischen und deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaften im Wettbewerb um die nordtransatlantischen Linien gezeigt hat.

Eine Gefahr, dass derartige Taxdrückereien in absehbarer Zeit eintreten werden, liegt zwar nicht vor, ist aber, zumal wenn die Durchführung des Pennyportos einen immer grösseren Umfang angenommen haben wird, für späterhin nicht so utopisch, wie es zunächst scheint.

Ganz und gar aber liegt zur Zeit kein Grund vor, an dem Prinzip einer allgemeingiltigen Höchsttaxe, wie es in den Vereinssätzen zum Ausdruck kommt, festzuhalten. Vielmehr könnte die Taxfestsetzung unbedenklich in voller Freiheit den Vereinsstaaten überlassen werden, ohne dass damit der internationale Postverkehr wieder der fiskalischen Ausnutzung durch zu hohe Taxen ausgesetzt würde. Das Gesetz der gegenseitigen Taxbeeinflussung allein genügt, einen einheitlichen Zug in der internationalen Taxnormierung zu wahren.

Der durch das Beeinflussungsgesetz gelassene Spielraum in der Taxfestsetzung aber würde den finanzschwächeren Staaten ein allmähliches Anpassen an die Taxermässigungen der übrigen Staaten ohne allzu grosse Finanzverluste und ohne, dass ein anderer Staat dadurch geschädigt wird, ermöglichen. Die Vorbedingung bleibt nur, dass unter allen Umständen der Grundsatz allgemeine Anerkennung findet, dass die für den Auslandsverkehr von einem Staat beim Verein angemeldete Taxe auch für den gesamten Auslandsverkehr von ihm in Anwendung gebracht wird, es sei denn, dass er mit einem oder mehreren anderen Staaten eine anderweite

Vereinbarung getroffen hätte. Insbesondere aber müsste streng untersagt bleiben, für die eingehenden Sendungen eine Zuschlagstaxe zu erheben, — wie dieses letzthin in Rom der Persischen Postverwaltung für die eingehenden Drucksachen zugestanden worden ist, — um so die Möglichkeit, gleichsam Differentialtaxen einem Lande gegenüber zur Anwendung bringen zu können, zu unterbinden.

In Wirklichkeit hat sich demnach auch die generelle Einheitstaxe als ein Ideal erwiesen, dem eine praktische Bedeutung nicht zur Seite steht, dessen Verfolg vielmehr die Ausdehnung des Vereins sowie das Durchsetzen weiterer vom fortschreitenden Verkehr erforderter Verbilligungen vielfach gehemmt hat und ausserdem wegen der in ihm liegenden Unterschiedlichkeit der Wirkung eine Reihe von Vereinsstaaten zu Sätzen zwingt, die ihrer Gesamtwirtschaftslage nicht entsprechen. Genau wie bei der Unentgeltlichkeit des Transits hat sich daher auch die Entwicklung vom Ideal abgewandt, sodass die völlige Aufgabe desselben tatsächlich nur die Anerkennung der wirklichen Verhältnisse ist.

Die Entwicklungslinien des Vereins liegen demnach klar vorgezeichnet. Sie schreiten vor zu einer immer gerechteren Abwägung aller Leistungen d. h. unter Aufgabe des Ideals der Unentgeltlichkeit des Transits zu einer immer weiteren Zurückführung der Vergütungen auf die wirklichen Kosten und zu der Ersetzung des Ideals des generellen Einheitsportos durch das realisierbare des speziellen. Ob der Verein späterhin einmal zu der Normierung einer Mindesttaxe schreiten wird, lässt sich erst bei weiterer Entwicklung der Verbilligungstendenzen übersehen. Eine neue und nicht bereits angedeutete Wendung würde aber auch in einer derartigen Normierung nicht liegen, nachdem Belgien bereits auf dem Kongress zu Washington gelegentlich der erwähnten Debatte über die Festsetzung der Taxgegenwerte den Bestrebungen Englands und Frankreichs gegenüber den Antrag gestellt hat, den Betrag von 25 Cts. als Minimaltaxe fest-

zulegen, unter die nicht herabgegangen werden dürfte (D. d. C. d. Washington p. 442).

Voraussichtlich würde der Mindestsatz dann allerdings auf die Hälfte der obigen Taxe, den Pennysatz, festgelegt werden.

In der Abwendung von diesen unrealisierbaren Idealen kann nicht, wie es von manchen Seiten geschehen mag, eine Gefährdung der Einigungsbestrebungen erblickt werden, sondern sie ist eine den veränderten Weltwirtschaftsverhältnissen angepasste und durch die Erfahrung als richtig erwiesene Umbildung, die für die Gesundheit der Vereinsgrundlage zeugt und infolge der in ihr gegebenen strafferen Durchführung des Gegenseitigkeitsprinzipes zu einer wesentlichen inneren Festigung des Vereinsbestandes führen wird.

Steigerungsergebnisse im internationalen Brief-

Land	Auflieferung		Steigerung um	Ein-
	1882	1907	%	1882
Deutschland	69 067 020	335 209 500	399	71 469 700
V. Staaten v. Nordamer.	32 145 962	244 701 395	603	46 045 198
Österreich	44 979 400	220 716 820	390	53 769 570
Frankreich	46 188 705	206 210 729	368	39 186 697
Ungarn	9 196 337	78 597 250	756	958 668
Russland	9 265 396	68 943 192	643	12 420 153
Belgien	23 414 331	64 127 876	182	15 786 942
Schweiz	18 171 048	58 527 605	222	20 686 423
Italien	22 789 018	59 261 238	164	13 235 623
Niederlande	10 944 389	35 968 054	237	10 197 661
Spanien	5 599 609	43 472 046	676	5 836 761
Japan	457 615	26 816 404	5760	382 780
Argentinien	1 030 933	14 498 831	1306	1 124 012
Algerien und Tunis . .	371 786	13 175 492	3740	320 929
Schweden	4 558 956	13 189 707	214	6 020 027
Dänemark	3 850 306	17 550 442	355	4 440 750
Brit. Indien	4 253 528	23 672 217	433	7 652 447
Egypten	1 234 837	10 290 000	733	1 759 723
Norwegen	2 512 028	9 070 724	301	3 566 979
Rumänien	2 521 425	11 365 123	355	3 046 973
Portugal	1 734 243	9 497 896	447	1 939 120
Luxemburg	1 461 196	7 235 618	327	1 603 660
Chile	458 395	3 942 730	69	605 900
Griechenland	1 033 534	6 622 317	540	895 125
Bulgarien	290 486	3 665 260	1506	325 845
Honduras (1882—1906) .	16 796	136 874	721	26 174
Haiti	42 776	71 499	67	84 867
Mexiko	549 882	20 616 632	3649	741 919

postverkehr für die Zeit von 1882 bis 1907. Anlage 1.

gang 1907	Steigerung um %	Gesamtsumme des Briefpostverkehrs 1882	1907	Summen der Steigerung	Prozentsätze der Gesamtsteigerung
321 084 090	364	140 537 320	656 293 590	515 756 270	367
295 204 485	562	78 191 160	539 905 880	461 714 720	594
254 068 050	375	98 748 970	474 784 870	376 035 900	380
143 333 930	269	85 375 402	349 544 659	264 169 257	309
68 974 698	6 108	10 155 005	147 571 948	137 416 943	1 254
85 056 289	592	21 685 549	153 999 481	132 313 932	605
61 301 500	288	39 201 273	125 429 376	86 228 103	219
63 586 087	207	38 857 471	122 113 692	83 256 221	214
58 307 085	340	36 024 641	117 568 323	81 543 682	226
46 622 967	358	21 142 050	82 591 021	61 448 971	290
29 015 712	411	11 436 370	72 487 758	61 051 388	533
24 582 327	6 322	840 395	51 398 731	50 558 336	6 004
32 690 456	2 808	2 154 945	47 185 287	45 030 342	2 080
15 539 644	4 742	692 715	28 715 136	28 022 421	4 045
24 387 825	305	10 578 983	37 577 532	26 998 549	255
16 412 318	269	8 291 056	33 962 760	25 671 704	309
13 081 097	72	11 905 975	36 753 314	24 847 339	209
14 730 000	754	2 994 560	25 020 000	22 025 440	736
15 451 264	322	6 079 007	24 521 988	18 442 981	303
12 568 432	312	5 568 398	23 933 555	18 365 157	328
9 811 069	407	3 673 363	19 308 965	15 635 602	423
9 142 978	470	2 064 856	16 378 596	14 313 740	693
7 685 964	1 168	1 064 295	11 628 694	10 564 399	908
5 828 849	551	1 928 659	12 451 166	10 522 507	545
6 993 590	2 047	616 331	10 658 850	10 042 529	1 626
524 772	1 943	42 970	661 646	618 676	1 439
204 001	140	127 643	275 500	148 857	119
31 639 260	4 164	1 291 801	52 255 892	50 964 091	3 954

Die aufgelieferten Briefpostsendunge

bei	1875 um Stück	%	1876 um Stück	%	1877 um Stück	%	1878 um Stück	%	1879 um Stück	%
Belgien	2 566 410	23	2 022 000	20	1 723 782	17	1 426 842	14	1 356 400	1
Britisch Indien . .	—	—	119 874	5	141 203	5	—	—	—	.
Dänemark	—	—	52 947	21	596 353	16	—	—	—	.
Deutschland . . .	291 342	1	260 275	0,7	1 653 593	4	1 350 452	3	1 584 128	
Egypten	—	—	—	—	—	—	40 272	8,7	100 000	1
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	264 000	1	1 821 219	
Griechenland . . .	14 741	3,5	41 074	9	43 952	9	75 804	11,5	77 283	1
Grossbritannien[1]) .								—		
Italien	1 674 266	16	1 672 782	16	—	—	239 950	2,5	4 242 386	2
Japan	—	—	—	—	72 354	48	64 526	33	63 105	3
Niederlande . . .	—	—	10 587	0,1	—	—	—	—	7 749	0
Österreich[2]) . . .										
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
Schweiz	768 590	9.5	—	—	—	—	—	—	—	-
Serbien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
Rumänien	38 028	4,5	1 905 709	68	985 067	57	765 503	42	—	-
Luxemburg . . .	1 963	0,2	—	—	—	—	—	—	—	-
V. St. v. Nordam .	573 085	4	440 763	3½	613 917	4,2	317 819	2,9	206 120	

1) Bis 1906 keine Angaben.

2) Bis 1902 keine Angaben, da Eingang wohl deutscher Briefe mitzählt, während di

Die Zahl der aufgelieferten Briefpost-

bei	1902 um Stück	%	1903 um Stück	%
Victoria (Australien) . .	2 641 027	18	2 761 477	[illegible]
Neu Süd-Wales	—	—	—	[illegible]
Franz. Kolonien Dahomey	3 184	4	14 208	[illegible]
Indo-Chine	—	—	609 302	[illegible]

übersteigen die eingegangenen **Anlage 2a.**

1883		1902		1903		1904		1905		1906		1907	
um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
496 558	17	13 533 349	30	8 567 217	18	10 790 692	22	9 966 710	17	12 241 952	21,5	2 926 376	4,5
102 277	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 138 024	7
270 890	0,2	15 490 970	6	24 076 170	9	15 763 350	6	15 257 030	5,5	14 086 960	4,5	14 125 410	4,5
73 000	6,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
070 987	8,5	44 630 895	30	47 530 980	38	54 254 897	43	57 087 511	43	60 513 080	44	62 886 799	40
140 512	15	1 243 779	28	1 045 263	19	1 017 232	18	1 154 836	22	1 226 472	23	793 468	13,8
										37 719 203	22	46 614 566	26
781 532	16	—	—	2 068 995	4	4 457 919	9	3 703 076	7,5	3 540 885	6,5	954 153	1,6
112 619	26	—	—	78 475	1	—	—	885 516	12	3 730 065	17,5	2 234 077	9,4
—	—	—	—	—	—	—	—	1 631,062	4	—	—	—	—
—	—	14 938 000	6	24 955 070	11	28 489 470	12	22 051 190	9,6	—	—	—	—
106 214	6,5	966 741	13	1 772 726	24	961 458	13	—	—	—	—	—	—
—	—	565 587	1	—	—	—	—	1 192 958	1,5	—	—	—	—
—	—	—	—	21 514	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 400 882	4	2 100 752	5	671 888	1,5	895 931	2	2 520 848	5,5	14 456 334	49
63 116	3,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 314	0,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
253 736	7,5	60 436 143	50	106 807 503	84	90 143 301	56	91 429 218	57	76 225 872	37	50 503 090	25

im Abgang nicht der Fall ist.

Anlage 2b.
sendungen übersteigt die der eingegangenen

1904		1905		1906		1907	
um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
952 063	25	4 862 532	27	4 980 973	25,5	6 277 634	29
124 478	12	2 501 078	13	6 166 428	32	—	—
9 585	10	15 468	17	17 518	19	16 519	16
149 882	4	533,665	13,5	3 951 080	131	1 803 722	60

Anlage 2c.

Die Zahl der eingegangenen Sendungen übersteigt die der aufgelieferten

bei	1875		1876		1877		1878		1879		1883	
	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
Argentinien	—	—	—	—	—	—	207 293	38	112 897	16,5	180 866	17
Britisch Indien	—	—	—	—	—	—	372 951	14	38 954	1,5	—	—
Dänemark	171 453	7	—	—	—	—	267 388	10	209 364	2,5	245 429	8
Egypten	—	—	13 021	3	16 341	15	—	—	—	—	—	—
Frankreich	—	—	426 000	1	439 000	1,5	—	—	—	—	—	—
Honturas[1])	—	—	—	—	—	—	—	—	3 537	37	5 743	28
Italien	—	—	—	—	162 344	1,8	—	—	—	—	—	—
Luxemburg	—	—	49 782	6,5	563 653	78	89 374	13	31 936	4,5	—	—
Niederlande	691 054	14	—	—	207 904	3	129 433	2,5	188 471	3	—	—
Norwegen	639 466	61	638 908	50	713 680	54	492 786	35	272 428	18	411 632	18
Österreich[2])	—	—	—	—	4 158 000	16	4 103 300	17	2 644 600	8,5	5 138 500	15
Portugal	—	—	259 951	25	136 134	11,5	220 396	20	252 005	18	—	—
Rumänien	—	—	—	—	—	—	—	—	33 790	3	—	—
Russland	1 183 069	39	1 306 451	34	1 114 849	29	394 113	8,5	1 270 505	28	1 700 976	26
Schweden	432 100	22	787 796	39	460 794	20	1 272 430	57	434 530	17,5	96 211	2,6
Schweiz	—	—	600 294	7	95 436	1,5	422 032	4,5	538 145	5,5	33 924	0,3
Ungarn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

bei	1902		1903		1904		1905		1906		1907	
	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
Argentinien	16 617 607	234	12 393 896	181,5	15 737 152	188	17 314 531	174,5	18 193 826	152,5	18 195 625	129,9
Britisch Indien	7 204 795	80	6 971 784	71,5	7 071 490	67,5	9 337 405	81,5	9 338 627	75	10 591 110	81,4
Dänemark	442 906	4	2 714 468	21	1 567 700	13	1 746 964	13,5	1 239 174	8	—	—
Egypten	2 150 000	40	2 395 000	43	2 960 000	46,5	3 220 000	45	3 850 000	43,5	4 440 000	44,4
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Honturas[1])	—	—	—	—	136 322	88	223 677	182	387 898	283	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luxemburg	1 426 158	36	932 221	16	932 624	14,5	1 128 958	19	328 900	4	1 907 360	20,1
Niederlande	5 909 370	20	2 362 297	7	394 315	1	—	—	7 306 134	19	10 654 913	28,4
Norwegen	4 401 793	68	3 805 073	49	4 040 745	47	4 721 549	54,5	2 183 804	22	6 380 540	70,8
Österreich[2])	—	—	—	—	—	—	—	—	20 640 250	9	33 351 230	14,9
Portugal	—	—	—	—	—	—	541 697	7	303 847	3,8	313 173	3,4
Rumänien	2 215 586	24,5	14 372 006	118	566 162	5	1 382 289	11	2 458 720	18	1 203 309	10,9
Russland	12 388 310	29	17 027 802	35	17 832 972	35,5	14 325 173	27	9 140 821	14,5	16 113 097	23,9
Schweden	7 243 792	72	7 354 522	61	11 155 631	93	7 382 431	62,5	14 282 776	118	1 198 118	9,2
Schweiz	—	—	324 433	0,6	—	—	—	—	582 208	0,6	5 058 482	8,6
Ungarn	6 600 908	14	6 270 678	12,5	7 100 144	13,5	8 760 892	16	9 494 968	16	9 622 552	13,2

1) Keine Angaben bis 1879.
2) 1875/6 keine zuverlässigen Angaben.

Anlage 2d.

Die Zahl der eingegangenen Sendungen übersteigt die der aufgelieferten

bei	1902		1903		1904		1905		1906		1907	
	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
Bolivien	286 643	124	317 172	135	492 632	200	634 879	237	935 590	249	825 313	218
Bulgarien	1 565 576	78	2 116 786	89,5	2 839 584	119	2 336 182	78,5	2 228 602	58	3 328 330	98,9
Guatemala	9 233	17	10 477	20	10 977	21	9 813	18	11 276	22	—	—
Cuba	6 417 599	321	2 053 328	51	2 757 168	49	—	—	—	—	—	—
Chile	3 085 150	89	2 895 823	76,5	3 173 435	86	—	—	3 420 369	80	3 743 234	97
Japan	233 942	3,5	—	—	1 395 432	13	—	—	100 791	3,5	—	—
Kongostaat	97 754	56	119 334	54	56 976	21,5	101 072	36,5	—	—	150 741	54
Mexiko	18 636 943	139	19 812 851	140	20 688 158	146	24 439 009	192	25 318 610	182,5	11 022 658	55;4
Serbien	—	—	—	—	3 221 234	222,5	2 728 193	82	2 316 463	59	2 585 163	63
Tunis	1 906 560	27	2 222 612	28	2 250 396	24,5	2 356 812	22,5	2 309 344	20,5	2 364 152	18
Türkei	—	—	2 680 294	87	4 504 348	1580	1 594 175	51,5	2 085 577	61,5	2 006 068	47,8
Uruguay	1 298 488	25	1 135 973	17	4 899 313	129	6 334 532	181	6 517 192	165,5	—	—

Anlage 3a.

Die Auflieferung an unfrankierten Briefsendungen überwog

bei	1877		1882		1902		1904		1906		1907	
	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%	um Stück	%
Chile	—	—	12 559	182	—	—	—	—	2 827	9	11 232	37
Cuba	—	—	—	—	7 232	379	28 536	113	—	—	—	—
Creta	—	—	—	—	25	0,06	—	—	494	13	—	—
Dänemark	40 934	64	26 829	47	—	—	4 068	12	4 784	11,5	—	—
Deutschland	—	—	111 070	15	161 670	12	59 110	3,5	197 640	11	224 700	12,4
Frankreich	117 000	15	43 109	5,5	3 989	0,7	1 645	0,2	1 506	0,2	1 854	0,3
Griechenland	6 590	16	16 416	73,5	32 037	108	32 310	92,5	75 319	248	66 774	190,7
Italien	370 032	28	845 416	96	433 992	32	153 772	10,5	98 467	6	87 477	58,3
Kongostaat	—	—	—	—	246	43,5	702	45	543	50,5	—	—
Luxemburg	2 791	16	1 711	10	—	—	2 678	8	—	—	—	—
Mexiko	—	—	—	—	—	—	4 202	19	9 456	77	—	—
Norwegen	9 547	16,5	20 774	36,5	—	—	—	—	4 762	4,5	—	—
Österreich	101 900	14	—	—	299 840	27	378 370	36	835 950	68	856 960	65,9
Portugal	5 898	18,5	101 660	246	25 504	59	15 340	48	14 720	47	15 752	46
Rumänien	371 099	536	64 748	56	—	—	7 917	2,5	—	—	—	—
Schweden	273 831	343	722 592	696	267 004	212	228 644	137	246 547	136	108 266	64
Russland	—	—	—	—	707 293	149	1 136 640	206	1 080 532	142	1 457 612	189
Tunis	—	—	264	4,5	8 712	22,5	—	—	—	—	—	—
Ungarn	—	—	40 752	107	645 502	190	804 466	204	1 476 956	412	2 973 188	991
Bulgarien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 118	12

Anlage 3 b.

Der Eingang an unfrankierten Briefen überstieg die Auflieferung

bei	1877		1882		1902		1904		1906		1907	
	um Stück	um	um Stück	um	um Stück	um	um Stück	um	um Stück	um	um Stück	um
Belgien	56 368	28	79 356	50	285 493	144	429 260	190	310 326	147	358 996	189
Bulgarien	—	—	9 868	179	5 390	8	12 090	15	2 672	3,5	—	—
Bolivien	—	—	—	—	1 094	97	1 744	160	1 482	87	—	—
Chile	—	—	—	—	5 795	26	8 159	34	—	—	—	—
Creta	—	—	—	—	—	—	130	3,5	—	—	208	3,6
Deutschland	55 223	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	—	—	—	—	1 938	4	—	—	—	—	40 782	50,6
Egypten	10 588	102	5 000	35	30 000	75	44 000	88	20 000	33,3	25 000	46
Grossbritannien	—	—	—	—	—	—	—	—	49 790	1,8	673 666	49
Honduras	—	—	—	—	1 215	107	1 206	106	1 587	341	—	—
Japan	—	—	—	—	15 268	57	43 744	160	42 482	47	61 130	139
Luxemburg	—	—	—	—	35 320	76	—	—	8 398	24	7 737	18,7
Mexiko	—	—	—	—	67 159	167,5	—	—	—	—	26 338	65,8
Niederlande	11 397	12,5	17 311	17	282 860	147	155 850	82	248 636	142	132 899	99
Österreich	—	—	122 400	15,5	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien	—	—	—	—	53 120	22,6	—	—	102 316	33	124 915	59
Russland	73 674	43,4	101 687	73	—	—	—	—	—	—	—	—
Serbien	—	—	—	—	—	—	56 443	601	27 203	134	32 959	122
Schweiz	171 704	90	204 880	121,5	549 535	132	—	—	647 127	132	526 977	142
Tunis	—	—	—	—	—	—	13 320	24	468	0,6	2 762	3,9
Uruguay	—	—	—	—	39 371	205	84 235	311	74 870	213	—	—
Ungarn	530	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
v. St. v. N. A.	—	—	697 512	109	1 876 997	125	2 509 442	145	5 237 926	224	4 942 600	214,9
Kongostaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	437	44
Norwegen	—	—	—	—	14 512	16	17 821	19	—	—	35 828	66

Anlage 4.

Im Jahre 1907 sind in folgenden Ländern Überschüsse aus dem Postverkehr erzielt worden:

Grossbritannien	125 685 226 Fr.	Norwegen	1 337 649 Fr.
Russland	123 935 364 „	Natal	549 114 „
Deutschland	67 312 983 „	Tasmanien	412 297 „
Frankreich	41 978 183 „	Victoria	354 042 „
Japan	26 893 465 „	Serbien	265 520 „
Italien	20 016 851 „	Tunis	294 066 „
Spanien	18 495 752 „	Surinam	153 044 „
Ungarn	16 981 146 „	Griechenland	139 924 „
Belgien	16 488 520 „	Bosnien-Herzogowina	102 222 „
Türkei	6 825 922 „	Süd-Nigeria	99 990 „
Rumänien	4 213 620 „	Angola	75 751 „
Schweiz	3 897 066 „	Rhodesia	47 225 „
Argentinien	3 846 930 „	Curacao	26 860 „
Schweden	3 012 551 „	Dänische Antillen	26 510 „
Neuseeland	3 198 998 „	Betschuanaland	23 595 „
Niederlande	3 154 083 „	Bermudas-Inseln	11 693 „
Dänemark	2 797 716 „	St. Christophe	8 606 „
Portugal	2 417 355 „	St. Helena	5 767 „
Britisch Indien	2 116 534 „	Creta	3 814 „
Süd-Australien	1 652 263 „	Französisch Indien	1 582 „
Egypten	1 601 954 „	St. Vincent	1 356 „

Ein Defizit ergab sich aus dem Postverkehr bei folgenden Ländern:

Vereinigte Staaten von Nordamerika	32 396 479 Fr.
Französisch Indochina	8 920 344 „
Niederländisch Indien	2 549 557 „
Algerien	2 917 544 „
West-Australien	1 473 973 „
Transval	1 012 813 „
Madagaskar	1 011 354 „
Mexiko	734 176 „
Österreich	686 794 „
Queensland	636 036 „
Oranjefluss-Kolonie	846 347 „
Cap der guten Hoffnung	819 781 „

Corea	404 296 Fr.
Bulgarien	372 401 „
Haiti	304 100 „
Lumxemburg	312 645 „
Peru [1906]	310 034 „
Martinique	227 010 „
Mozambique	153 794 „
Französisch Guinea	193 155 „
Honduras [1906]	76 997 „
Mauritius	62 309 „
Cypern	62 125 „
Falkland-Inseln	58 262 „
Chile	15 352 „
Sarawak	6 552 „
Britisch Ostafrika, Uganda	5 251 „

Lebenslauf.

Geboren am 29. Juli 1874 zu Münster (Westf.), katholischer Konfession, besuchte ich vom 9. Lebensjahre ab die Gymnasien zu Düren (Rheinl.), Eupen und Aachen. Nach bestandener Abgangsprüfung trat ich im Mai 1893 als Posteleve bei der deutschen Reichspostverwaltung ein und legte 1896 die Prüfung zum Postsekretär, 1902 die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie ab. Meine wissenschaftlichen Studien begann ich in den Winterhalbjahren 1898/99 und 1899/1900 an der Post- und Telegraphenschule in Berlin mit Vorlesungen über Staatsrecht, Nationalökonomie, Finanzwissenschaft und Verkehrspolitik und setzte diese Studien nach meiner Versetzung nach Berlin zu April 1905 als Gastzuhörer an der Kgl. Universität zu Berlin bis zum Herbst 1908 fort.
